



## “Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



*Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website:*

<https://www.tenanker.com>

*en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

.....

*Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.*

Nummer 14 – 7e jaargang  
4 april 2024



Curaçao en ontwapening (3 slot)  
FOST op de vrouwelijke tour  
Het karakter van een zeeoorlog en de bescherming van de handelszeevaart (7 slot)  
Vaarwel Mariniers 1947  
Plymouth uit het dagregister  
Ome Kees  
Donier Wal-vliegbooten type D / DO X  
Uitspraak Nederlandse Marineraad deel 2 hr.ms. Veere deel 2  
De verbindingen deel 2  
De memoires van ANNO 1961 bij de Koninklijke marine (slot)  
Nationale Ramp treft Nederland 1952  
Naar Australië 1947

### Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

telefoon

tussen 10.00 en  
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

[www.tenanker.com](http://www.tenanker.com)

# Curaçao en ontwapening

## De nabuurschap van Venezuela

Toch zinkt dit alles in het niet bij dat andere gevolg van Curaçaos gunstige ligging en buitengewone havenfaciliteiten: n.l. de vestiging van het enorme raffinagebedrijf van de Bataafse Petroleum Maatschappij. Wie menen mocht, dat de wonderen de wereld uit zijn, behoeft niet anders te zich dan zich van de jongste ontwikkeling van Curaçao te vergewissen om tot de ontdekking te komen, dat er nog altijd wonderen geschieden. Want wat hier onder de auspiciën van het wereldconcern der Koninklijke in het tijdvak van ruim 10 jaar tot stand is gebracht, grenst aan het ongelooflijke.

Ik heb in het opschrift van dit artikel van een modern sprookje gewaagd, welnu: de stichting van het oliebedrijf aan het Schottegat met alles wat daaraan vastzit met zijn tankpark van honderden tanks, zijn elektrische centrales, zijn destilleerinstallaties, zijn „cracking plant”, zijn pompstations, zijn pieren, zijn laad- en losinstallaties, zijn laboratoria, zijn kantoorgebouwen is zo buiten alle verhouding tot de rest van het Curaçaose economische leven, men met recht van iets sprookjesachtigs mag spreken. Het is geen woord teveel gezegd, indien men constateert, dat Curaçao door de vestiging van de Bataafse Petroleum Mij. een geheel nieuw tijdperk is ingetreden.

Er zullen vermoedelijk heel wat beraadslagingen en overwegingen aan deze beslissende stap van het concern der Koninklijke-Shell zijn voorafgegaan, want het besluit om de totale productie van ruwe olie in Venezuela, in een ander, overzees land haar bewerking te doen ondergaan, is van zó ingrijpende aard en hangt met zoveel factoren samen, dat slechts zeer gegronde motieven de doorslag hebben kunnen geven. Dat de onvoldoende diepte van de toegang tot het bassin van Maracaibo niet de enige reden voor deze gedragslijn is geweest, mag wel als zeker worden aangenomen. Doch van het ogenblik af, waarop dit vérstrekkende besluit genomen werd, heeft de Bataafse Petroleum Mij. aan hare plannen met zoveel energie en durf uitvoering gegeven, dat de objectieve toeschouwer verbaasd staat over het geweldige werk, dat daar in luttele jaren tijds op Curaçaose bodem is gewrocht. In 1915 met haar arbeid aangevangen, heeft de Curaçaose Petroleum Industrie Maatschappij, aldus luidt de naam van deze jonge schepping der Bataafse, haar verwerkingscapaciteit tot bijna 20.000 ton per dag opgevoerd. Haar raffinaderij is op het ogenblik de grootste ter wereld. Dagelijks voeren de tankboten van de Curaçaose Scheepvaart Mij., een zusteronderneming van de Petroleum Industrie Mij., de ruwe olie uit Maracaibo aan, om onmiddellijk na de lossing (die slechts enkele uren vordert) de terugreis naar Venezuela weder te aanvaarden.

De reis heen en terug duurt nog geen volle drie dagen.

Het is duidelijk, dat de aard van het vervoer en de geringe diepte van het meer van Maracaibo een speciaal type tankboot vereisen, het gewone type, dat hier gebruikt wordt, meet ongeveer 2300 ton en heeft een diepgang, die onder geen omstandigheden 11 voet overschrijdt. Als bewijs van de koortsachtige uitbreiding, die het bedrijf der oliewinning in de laatste tijd heeft vertoond, kan zeker ook gelden, dat de Curaçaose Scheepvaart Mij., die een vier jaren terug nog geen 20 tankers bezat, dit aantal thans reeds tot 40 heeft opgevoerd, terwijl nog meerdere in bestelling zijn. Men kan zich van de bedragen, die alleen bij het vervoer van de olie over den geringe afstand tussen Maracaibo en Curaçao betrokken zijn, een denkbeeld vormen, indien men weet, dat iedere tankboot van het bovenbedoelde type ongeveer f 800.000 kost.

\*) De grootste toelaatbare diepgang voor schepen naar Maracaibo is 11½ voet.

Wat de installaties van C. P. I. M. betreft, zij bevinden zich, gelijk gezegd, aan het Schottegat: of liever: zij nemen een schiereiland in beslag, dat zich in het Schottegat uitstrekt en de naam Asiento draagt. Op dit schiereiland, dat vooral bij avond, als gevolg van de overdadige verlichting, een feeërieke aanblik oplevert de talloze tanks, die voor den opslag van grondstof en eindproduct benodigd zijn. Voorts de kantoren en verdere gebouwen, die met het bedrijf verband houden. Voor de behuizing van het talrijke Europese personeel echter, dat aan de onderneming verbonden is, heeft men op het in de onmiddellijke nabijheid gelegen eiland Negropont een geheel villadorp gebouwd, dat op zijn wijze een voorbeeldige getuigenis aflegt van de wilskracht, waarmede 'door de „olie” het in Curaçao allerm minst gemakkelijk op te lossen woonvraagstuk is aangevat'. „Intussen heeft de Petroleum Industrie Mij. sedert betrekkelijk kort een nieuwe belangrijke uitbreiding aan haar bedrijf gegeven.

Niet tevreden met de ruimte en de faciliteiten, die het Schottegat biedt, heeft zij gemeend goed te doen dooi' direct aan zee, aan de Caracasbaai, een veilige inham op een tiental kilometers van Willemstad gelegen, een bunkerinstallatie op te richten. Op dezelfde wijze als in het Schottegat zijn thans ook aan de Caracasbaai grote pieren gebouwd, die het laden der tankschepen, resp. het bunkeren van de aanlopende lijn- of wilde boten zeer vergemakkelijken. Ofschoon uit de aard der zaak nog niet zo indrukwekkend als het complex aan het Schottegat, heeft toch ook de installatie aan de Caracasbaai in een paar jaren tijds een omvang gekregen, die tot ontzag dwingt.

“Mag men aan de gegevens van het „Koloniaal Verslag” geloof hechten, dan telde de bevolking van Curaçao op 1 Januari 1927 38781 zielen, waarvan in de stad Willemstad 17889 werden aangetroffen. Welnu , alleen op de Isla (de populaire naam van het emplacement der C. P. I. M.) waren op dat tijdstip niet minder dan 6800 personen werkzaam. Neemt men in aanmerking, dat een groot gedeelte van deze 6800 uit de aard der zaak in het bezit van een gezin waren, zodat het aantal personen, dat van de goeden gang van zaken in het oliebedrijf afhankelijk is, nog belangrijk groter is, dan behoeft aan de dominerende positie van dit bedrijf wel niet meer getwijfeld te worden.

Nog sprekender is misschien het cijfer van de salarissen en lonen, die vanwege de C. P. I. M. en C. S. M. worden uitbetaald. Volgens het verslag van de Curaçaoose Kamer van Koophandel over 1927 werd in dit jaar door de C. I. P. M. aan salarissen en arbeidslonen een bedrag van f8.366.000 en door de C. S. M. van f 2.920.000 uitgegeven. Voor 1928 moet natuurlijk weer met een aanmerkelijke stijging van deze bedragen rekening worden gehouden. Hoe belangrijk deze sommen zijn, valt eerst recht in het oog, indien men weet, dat het gehele overige voor arbeidslonen beschikbare bedrag in Curaçao naar schatting niet meer dan ongeveer 6 miljoen gulden groot is, 1,5 miljoen komen hiervan voor rekening van de Mijnmaatschappij Curaçao, 2,5 a 3 miljoen voor rekening van de scheepvaartbedrijven en de rest voor rekening van het Gouvernement en de overige particulieren.

Heb ik teveel gezegd, toen ik de jongste ontwikkeling van dit Nederlandsche gebiedsdeel sprookjesachtig noemde? De geschiedenis van Curaçao is , in het economische getransponeerd , de geschiedenis van de schone slaapster in het bos. Het spreekwoord zegt: waar zon is, valt schaduw! En op Curaçao schijnt op het ogenblik de zon verblindend fel. Van een noodlijdend gebiedsdeel, dat in Den Haag om subsidie moest komen aankloppen en als een chronische minimumlijder behandeld werd, is het volkomen selfsupporting geworden. De

publieke inkomsten stijgen op bijna onrustbarende wijze. De in- en uitvoerrechten zijn in de laatste tien jaren met 2500 pct. toegenomen! Het aantal stoomschepen, dat Curaçao aandoet, is het twintigvoudige van dat in 1918. En over de gehele lijn van het economische leven vertoont zich hetzelfde beeld.

Inmiddels is er alle reden om dankbaar te constateer en, dat hier vaderlandse energie van een vaderlands bezit iets groots en welvarends heeft gemaakt. Wij zijn zoo vaak geneigd op eigen land af te geven en alleen buitenlandse energie en prestaties op waarde te schatten. Welnu, hier is iets, waarop de Nederlander zonder vrees voor spot, trots kan zijn. Laat het ons een prikkel zijn om niet altijd met de kleinheid van ons land te koop te lopen, maar integendeel zijn internationale betekenis zoveel mogelijk propageren!”

Zonder een oordeel te vellen, hebben wij de gelegenheid aangegrepen om eens te demonstrenen, welk een waarde koloniën voor een moederland kunnen hebben, tevens welke verplichtingen dat moederland heeft om zich van het blijvend bezit dier koloniën te verzekeren. Wij hebben in Indië onze weermiddelen, Curaçao had die ook. Daarmede mag men zich niet in slaap laten wiegen, het is n.1. niet de vraag, of er weermacht is, maar of die weermacht voldoende en toereiken i mag w:r lm geacht. Dit is een vraagstuk, dat aan de verantwoordelijke mannen ter oplossing wordt gegeven, maar helaas spreken daarbij mensen. mede, wier egocentrisch politiek inzicht hen den juisten kijk op dergelijke zaken heeft doen verliezen. Curaçao had zijn weermacht, maar die is buitengewoon ontoereikend gebleken. Wat heeft men dan aan zulk een weermacht? Die is slechts geldverslindend en gevaarlijk voor de betrokkenen, die daartoe behoren, getuige het sneuvelen van drie Nederlanders.

Wij halen dit even aan, omdat wij met bezorgdheid de programma's volgen van sommige politieke partijen, welke een voortgezette neiging vertonen tot défaitistisch pacifisme, hetgeen betekent, dat men 's lands weerkracht poogt af te breken. De engheid van de Nederlandsche landsgrenzen is oorzaak geworden, dat de brede nationale zaak van overzee uit het oog wordt verloren. Men wenst te gaan ontwapenen; de democratie van de naoorlogse jaren werpt zich op sociale wetten, welke zulk een grimmig aspect hebben geschonken aan de sociale verhoudingen van het moederland; hoewel mensen van naam hebben aangetoond, dat de Nederlandsche werknemer zijn welvaart en werkmogelijkheden vrijwel uitsluitend ontleent aan de bronnen van de koloniën. Men stuurt aan op ontwapening, de partijpolitiek stelt ook in die richting hare eisen. Maar deze opvattingen passen volstrekt niet in het internationale wereldbestel, nog minder in de eisen door de internationale economie gesteld.

Wij vormen een geheel van grote betekenis in de rij der volken en wij bezitten koloniën. Wij beschikken over de krachten om dat bezit voldoende te beschermen en daarom is het een eis van nationaal volksbelang om ons te handhaven in de internationale orde; dit is een eis van onze “economie politique”, van onze Staat-huishouding. Een en ander heeft volstrekt niets te maken met ontwapening of beperking van bewapening. Curaçao heeft dat aangetoond; Curaçao zou een voldoende bescherming alleszins hebben gewettigd; men achtte die bescherming voldoende, doch de praktijk toonde anders aan. Dat is een les, ook voor onze gewesten hier. Ontwapening heeft hoegenaamd niets uitstaande met de eis van het beschermen van overzeese gewesten; ontwapening kan alleen betekenis krijgen in het verkeer tussen de Europese staten onderling , alvorens het Kellogg's-pact te ondertekenen maakte Engeland toch de restrictie ten behoeve van delen der wereld, waarbij de Brit belang had: de Engelse „Monroe”-leer : Amerika bouwt schepen voor de „vrijheid der zeeën”. En hoe zou het in Noord-Afrika zijn afgelopen, indien Frank- had ontwapend en niet de beschikking had gehad



ever een paar honderd duizend mannen met allerlei modern oorlogstuig, die tezamen met den Spanjaard, Abdel Krim ten onder hebben gebracht? En hoe zou het met de Drussenopstand zijn afgelopen? Waarvoor heeft Engeland in Brits-Indië gestaan en waarvoor zou het zijn komen te staan, indien het had ontwapend? Vorderden de Chinese zeerovers niet gewapend optreden, eisten de zeeroverijen niet nog onlangs in de krekken en riviertjes van Oost-Sumatra een gewapend maritiem optreden, verdiende het stelletje desperado's op Curaçao niet een krachtige slag, komen in het Noorden van Afrika niet gevallen voor van : r.: voeringen, om dan via een losprijs de gevangenen weer terug te geven? Is dat niet nog zeer onlangs gebeurd met betrekkingen van den Gouverneur-Generaal Steeg van Marokko? Wat zou er van Europa worden, indien een opstandig en ongeordend Egypte de vaart door het Suezkanaal bemoeilijkte of belemmerde? Wat zou het betekenen, indien in de ongeregelde streken van Centraal-Amerika geen gewagende organisaties waren, die zowel het handelsverkeer door de landengte van Panama beveiligden als de handel op Centraal-Amerika mogelijk maakten? Wij zouden door kunnen gaan met vragen om aan te tonen. dat beperking van bewapening, zoals men die wenst in de Europese landen voor het onderlinge verkeer. volstrekt niet van toepassing kan worden verklaard voor koloniale gebieden. Koloniale landen hebben los van dat alles voor zich uit te maken, wat zij verplicht zijn aan hun overzees bezit. De eisen voor zulke koloniën te stellen zijn volkomen afwijkend van die voor het moederland. Het moederland en de overzeese gewesten vormen staatkundig en staatsrechtelijk een eenheid en daarenboven beijvert men zich de economische banden zoo hecht mogelijk aan te leggen. Maar dan heeft het moederland ook zorg te dragen, dat die eenheid wordt gehandhaafd, zowel staatsrechtelijk als economisch. Dit is slechts bereikbaar door vreedzame ontwikkeling en om dien toestand van vrede zowel inwendig als uitwendig te bereiken en te handhaven is een weerkracht nodig van voldoende sterkte.

Wij willen niet vervallen in beschouwingen, welke moeilijkheden van internationalen aard zouden hebben kunnen voortvloeien uit het gebeurde op Curaçao; de feiten hebben ons slechts doen zien, dat men ten aanzien van koloniën een geheel anderen maatstaf moet aanleggen als voor het moederland. Pacifisme en ontwapening zijn idealen die misschien voor Europa nut hebben, zij kunnen echter niet zonder meer naar de koloniën worden overgebracht. Wel is waar heeft de heer van der Mandere in zijn bekende werk: „De vredesbeweging en hare geschiedenis” opgemerkt. dat de vredesbeweging nooit heeft beweerd, dat strijd uit het leven der mensen is te verbannen, maar dat naar het oordeel der voorstanders van die beweging deze strijd niet altijd in geweld en kracht behoeft te worden omgezet, maar hoe idealistisch en wellicht ook mogelijk toepasselijk een dergelijke mening is voor cultuurlanden, voor koloniën is die niet bruikbaar. Daar dient men voorbereid te zijn op geweld en kracht, niet alleen van binnen, maar ook van buiten. Trouwens, wij behoeven niet zoo ver van honk te gaan, heeft Korfanti niet een inval gedaan in Silezië, Zaleski een overval op Wilna, d' Annunzio in Fiume en Italië op Corfu?

Wij moeten achteraf ons pogen los te maken van de onaangename gedachte dat wij in ons nationale gevoel zijn getroffen door het gebeurde op Curaçao, wij moeten dankbaar zijn in deze tijden van verblinden ontwapeningszucht, dat de overval op Curaçao ons volk opnieuw en helder heeft getoond, welke verplichtingen het heeft tegenover zich zelve, zowel als tegenover onze positie in de wereld. Alles is goed afgelopen; geen schade, wel schande is over ons gekomen. Aan Nederlandsche zijde zijn 3 slachtoffers gevallen, moge hun trouwe

plichtsbetrachting worden goedge maakt door de erkenning dat men geen koloniën kan bezitten zonder zich ondeugdelijke wijze het bezit daarvan te verzekeren.

**Bron van dit stuk is onbekend...**

# Daghregister



## FOST op de vrouwelijke tour...

Als je man bij de marine werkt behoort je automatisch tot de marine kring.

Waarschijnlijk woon je jaren in een marinestad, in een marine wijk en bijna altijd zijn je beste vrienden marinemensen.

Je leven wordt beheerst door de marine.

Je man vaart, voor kortere of langere tijd, op dit of dat schip, of hij zit voor een tijd aan de wal.

Een schip zie je als vrouw meestal alleen van binnen tijdens feesten, met de mannen in avond- baadje en de vrouwen op haar mooist.

Of je loopt met de kinderen een schip op zondagmiddag met Pappie te bekijken, als er verder geen kop aan boord is. Wat zie je, wat je weet van het werk, dat je man, misschien al jaren, elke dag doet?

En in hoeverre neem je er deel aan?

Wij zitten nu ruim twee jaar in Engeland. Vele

Nederlandse schepen zijn hier in Portland opgewerkt. En nu pas, na zestien jaar met de marine getrouwd te zijn, begin ik iets te begrijpen van wat dat werk inhoudt. Hier doe je met je man mee aan het "opwerken", zij het op je eigen, onbelangrijke terrein. Want hoe gaat het? Een Hr. Ms. komt hier naar FOST voor zes weken. Een voor jou meestal onbekend schip met onbekende mensen. Maar al van het eerste begin verandert dat; behalve dat je meteen al met het kroost op de rijstafel wordt gevraagd en zo kan genieten van de capaciteiten, van de Hollandse kok, komen velen geregeld de benen bij ons onder tafel steken. Je neemt ze mee in de auto om ze de omgeving te laten zien, je krijgt boodschappenlijsten in je handen gedrukt, of je wijst op een zaterdagmorgen in Weymouth en Dorchester de leuke, winkeltjes.

En al vlug krijgt ieder zijn eigen gezicht en voor jou zijn eigen plaats op het schip. Intussen hoor je ze over elkaar over het werk praten (want dat is waar; ze doen niet anders in het begin).

Het zijn problemen, die bekend voor je zijn geworden. Woorden, die je kunt thuisbrengen, situaties, die meer zijn vóórgelopen en besproken. Je leeft die weken mee met het wel en wee van dat schip. Als je man 's avonds na een oefening laat thuis komt is het eerste dat je weten wilt; hoe is het gegaan? En als iets niet goed is verlopen wil je graag uitgelegd krijgen waarom niet. Je begint door ervaring ook de verschillende schepen te herkennen. Want al zien oorlogsschepen er van buiten voor mij bijna hetzelfde uit (nu nog), van binnen en daarmee bedoel ik de sfeer, verschillen ze hemelsbreed, n.l. na een week of wat kun je er namen aan geven; dat is een gastvrij schip, dat een jong?, dat een oud schip, of een onverschillig schip. Het ene heeft een bar waar de kinderen achter mogen staan op zondagmorgen en waar ze

drankjes in mogen schenken en waar een meneer is met zulke sterke handen, dat hij een colablikje zomaar in elkaar kan knijpen. Een ander schip heeft een telefoon, waardoor almaar mag werden gebeld. Of een duikerpak, waarmee de jongens de longroom in mogen. Is het .. niet geweldig, dat Sinterklaas tussen al het drukke werk door, toch tijd vindt voor zeven Hollandse kinderen . . in Portland te komen, met groot gevolg van boord te schrijden, om na eerst op een onwillige schimmel met een banketletter zijn opwachting te hebben gemaakt bij FOST, aan die kinderen aan boord pakjes en pepernoten uit te delen? Voor hen is het ook altijd, een belevens in Weymouth Nederlands te leren in winkels en op straat "Mam, . . daar heb je; Hollandse meneren". Je ziet de gezichten in de loop der weken bleker worden en vermoeid. De avondjes thuis worden ook niet meer zo laat, als men al niet na het eten in slaap is gesukkeld. De dagen voor de inspectie zijn voor iedereen spannend, Als uiteindelijk de dag, waarvoor zo hard is gezwoegd, voorbij is en het resultaat van het harde werken satisfactory dan had je het schip zo graag meer gegund; voor very satisfactory zou je., , de vlag uit willen steken. En dan, na zes weken, is het afscheid nemen. Ze gaan terug naar hun gezin, naar vrouw en kinderen, die je alleen van een foto kent. Het schip laat een lege plaats achter, maar die wordt weer ingenomen door een ander schip, waarmee je dan weer vol goede moed en vertrouwen in zee gaat.

\*\*\*\*\*

## HET KARAKTER VAN DEN ZEEORLOG EN DE BESCHERMING VAN DE HANDESSCHEEPVAART. (DEEL 7)

### Het convooi over den Atlantischen Oceaan.

Door den zeer grooten omvang van dit handelsverkeer waren uitgebreide maatregelen noodig; als materieel voor escorte waren in gebruik:

50 oude slagschepen en kruisers als escorte over den Oceaan voor thuisvarende convooien; 90 sloops en jagers; 15 schepen der P. klasse; 50 trawlers;

In September 1917 vertrok elke 8 dagen een convooi bestaande uit 12 tot 30 schepen naar Groot Britannië uit de navolgende havens: Siërra Leona, Dakar, New York, Halifax, Cape Breton terwijl om de 4 dagen werd gevaren uit Gibraltar en Hampton roads.

De uitgaande convooien werden begeleid tot 300 a 400 mijl uit de kust, vrij van de onderzeebootzone, en verspreidden zich daarna om in de groote zeeruimte beveiliging tegen raiders te vinden. De convooien vertrokken in September 1917 elke 4 dagen uit Lamlash, Milfordhaven en Plymouth en elke 8 dagen uit Falmouth.

Naar de vaart werden de koopvaardij-schepen in 2 convooigroepen ingedeeld, de langzame die 8—12½ mijl liepen, en de snelle van 12½—16 mijl. Schepen, die meer dan 16 mijl liepen, gingen in den regel zonder convooi, de groote vaart gaf afdoende bescherming. Onderstaande tabel illustreert het succes van het convooisysteem.

### Losses in homeward bound convoys 1917. Ports of departure of convoys.

Particulars of convoys.	New York and Hampton roads Started in May.			Gibraltar Started in July.			Scandinavian Started in April.			French coal Trade.		
	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.
No. of ships convoyed	447	1.000	1.280	122	359	484	3.372	4.800	5.560	8.871	12.446	14.416
No. lost in convoys	5	11	11	2	8	12	42	6	6	16	20	24
Percentage of losses	1	1	0.93	1.6	2.2	2.5	1.2	0.13	0.11	0.18	0.16	0.16

In the Dakar convoy at the end of November and in the Halifax convoy 150 ships had been brought home without loss, whilst in the Sierra Leone convoy 1 ship had been lost out of 90 convoyed.

### Losses in onward bound convoys started in August. Ports of Collection of convoys.

Particulars of convoys.	Milfordhaven.			Lamlash.			Plymouth.			Falmouth.		
	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.	To end of Aug.	To end of Oct.	To end of Nov.
No. of ships convoyed	86	360	635	35	175	284	42	246	414	14	146	185
No. lost in convoys	Nil.	Nil.	3	1	2	2	Nil.	Nil.	1	Nil.	Nil.	Nil.
Percentage	Nil.	Nil.	0.56	2.8	1.1	0.7	Nil.	Nil.	0.23	Nil.	Nil.	Nil.

In the convoys starting from Queenstown 180 ships had been sent out up to the end of November without loss.

### Losses amongst British merchant steamships in 1917 by submarine attack, under separate escort, under convoy or unescorted.

Period	Ships under separate escort	Ships under convoy	Ships unescorted
Quarter ending June 30	17	26	158
Quarter ending September 30	14	29	148
October and November	12	23	90

In den loop van den oorlog bleek, dat het convooisysteem de Duitse onderzeebooten naar de kust dreef, in volle zee ontmoetten zij toch slechts goed beschermde convooien, die niet dan met groot risico konden worden aangevallen, noodgedwongen moest daarom de aanval meer gericht worden op de kustvaart, hoewel hieraan voor de aanvallers het groote nadeel was verbonden, dat de afweer gemakkelijker was door de onmiddellijke nabijheid der Britsche havens, terwijl ook de „aerial coast patrol” nu een werkzaam aandeel kon gaan nemen in de bestrijding der onderzeebooten. Voor den Britschen handel had dit gevolg een dubbel voordeel, eerstens gingen minder menschen verloren als een schip tot zinken werd gebracht dicht onder de kust dan wanneer dit eenige honderden mijlen uit den wal plaats greep, en ten tweede werd



de kustvaart veelal door kleinere schepen uitgeoefend, zoodat het verlies van een schip minder ernstig was. Een en ander blijkt uit onderstaande tabel:

	Gemiddelde grootte van het tot zinken gebrachte schip	Verliezen aan mensenlevens meer dan 50 mijl uit den wal
April t/m Juli 1917	5084 Br. Reg. ton	35 per maand
September t/m December 1917	4342 Br. Reg. ton	1½ per maand
September 1918	2827 Br. Reg. ton	----

Een ander gevolg van het convooisysteem was, dat aan de onderzeebooten belet werd van haar geschut gebruik te maken, de tegenweer toch was zóó krachtig, dat de onderzeeboot ook tactisch moest gebruik maken van haar vermogen onder te duiken en daardoor alleen van de torpedo kon gebruik maken. Het gevolg hiervan was tweërlei, eerstens werd de vaart van de onderzeebooten door het duiken beperkt, zoodat zij dikwijls niet in goede aanvalspositie konden komen, en in de tweede plaats werd door de beperkte torpedoverstrekking het rendement per onderzeeboot en per dag geringer. Het bewapenen der koopvaardij-schepen met geschut had reeds in dezelfde richting gewerkt, in Sept. 1918 waren 4139 Britsche koopvaardij-schepen bewapend, waarvan 60 % met kns. van 10 cM. en grooter, terwijl schepen van andere geallieerden meestal onbewapend waren, het resultaat blijkt uit het volgende staatje:

Periode Februari '17 Oct. '18	Britsche schepen	Vreemde schepen
Gem. percentage onderzeebootaanvallen met geschut.....	13%	27%
Gem. percentage gezonken koopvaardij-schepen door aanvallen onderzeebooten met torpedo's .....	59%	73%
Gem. percentage gezonken koopvaardij-schepen door aanvallen onderzeebooten met geschut .....	25%	66%
Gem. percentage totaal gezonken van totaal aangevallen.....	54%	72%
Gem. percentage ontsnapt zonder schade.....	34%	20%

Ten laatste blijft nog over de vraag, hoe de verliezen van de handelsscheepvaart in dezen laatsten oorlog waren, vergeleken met hetgeen in den zeiltijd kon worden verwacht.

Onderstaande tabel in verband met de hiervoor vermelde verliezen in de periode 1792—1815 geeft daarop een antwoord :

	Britsche verliezen in Br. Reg. ton	Aanbouw	Netto verlies	Verlies in % van de gehele Br. handelsvloot
1915	1.000.000	600.000	400.000	2,2%
1916	1.400.000	600.000	800.000	4,3%
1917	3.800.000	1.200.000	2.600.000	14%
1918	1.800.000	1.200.000	600.000	3,2%

Door aankoop werd verkregen 500.000 ton, door verovering 700.000 ton, zoodat tenslotte een verlies van 3.200.000 ton overbleef.

Uit een en ander blijkt, dat in de eerste twee oorlogsjaren de verliezen niet grooter waren dan normaal kon worden verwacht. De onbeperkte duikbootoorlog echter bracht het Britsche rijk aan den rand van den afgrond, het verliescijfer over 1917, dat voornamelijk door de verliezen in het eerste halfjaar van 1917 zoo hoog was, is angstwekkend. Doch uit het getal voor 1918 blijkt, hoe men door invoering van het convooisysteem toch bijtijds aan de duikbootbedreiging het

hoofd heeft kunnen bieden. De onbeperkte duikbootoorlog was nog eenigszins een verrassing, daaraan dankte zij haar succes, zoodra de vijand tijd had gehad zijn verdediging te organiseren was de betoovering van het nieuwe middel geweken. Zooals steeds in de geschiedenis werden tegen een nieuw aanvalsmiddel afweermaatregelen gevonden, waardoor het tijdelijk verstoorde evenwicht werd hersteld. Volmaakt hetzelfde is later geschied met het luchtwapen en het gebruik van gassen en tanks; succes werd met technische middelen slechts bereikt waar verrassing op min of meer uitgebreide schaal plaats had. In de toekomst zou dan ook een onbeperkte onderzeebootoorlog (nimmer meer den invloed kunnen hebben op den handel, dien hij in de eerste maanden van 1917 heeft gehad.

Wat het belang en de bescherming van den overzeeschen handel betreft, heeft de oorlog 1914—'18 geen nieuwe strategische gezichtspunten geopend, integendeel, de vóór dien oorlog als juist erkende beginselen hebben den toets der practijk doorstaan; waar, al dan niet gedwongen of tijdelijk, daartegen werd gezondigd, zijn in den regel de nadeelige gevolgen niet uitgebleven. Wederom toonde de zeeoorlog hoe zijn invloed voelbaar is in de economische situatie, hoe hij door economischen druk langzaam doch onafwendbaar werkt, en daaruit volgt tevens, dat zoolang er zeeoorlogen bestaan, het buitrecht ter zee niet zal worden afgeschaft. Elke vergelijking met den landoorlog gaat in dit opzicht mank, het wezen van den zeeoorlog is niet anders dan het beslissen van de vraag, welke der twee partijen bij machte is den toevoer van zijn vijand te beletten en eigen aanvoer in stand te houden en daartoe is uitoefening van het buitrecht een absolute eisch, ja, de kern waarom het feitelijk gaat.

Sept. '24. A. v. HENGEL.

*The End*

---

## *Vaarwel Mariniers 1947*

„Steek 'n sigaret op kerel en kijk niet zo zuur potdome. Je verandert er immers niets aan. Probeer de zonzijde van het geval te zien.”,

„Je hebt gemakkelijk kletsen, maar je hebt gelijk.”

Ze zijn allebei van de Marinierspolitie en hangen over de reling van het stoomschip Nieuw Holland, dat als een wit paleis, groot en sierlijk tegen een wazige achtergrond van een druilerig Amsterdam-panorama, aan de Sumatrakade ligt gemeerd.

Ze zijn er twee van de 1800. waaronder 200 Mariniers van de Afdeling Volkel, die naar Indië gaan vertrekken. Ze praten over thuis, over de goede accomodatatie van het schip, over Indië en het waarom van het gaan, over het wanneer van de thuisvaart.

Ze staren over de eentonig vierkante pakhuizen, vemen en kantoorgebouwen en tussen de zwaar-zwarte armen door van hijskranen, welke naar een donkergrijze wolkenmassa grijpen; naar het steeds groeiende aantal vaders en moeders, verloofden en vrienden, die achter een cordon van Marechaussee in een kletterende regen wachten, alsmaar wachten.

Steeds meer treinen komen binnenstomen, volgeladen met jongens, plunjezakken, kisten. En steeds meer mannen gaan via cantinewagens, welke koffie en koek verstrekken, over de valreep. Grote jongens, kleine jongens, sterke kerels en zwakke broeders, opgewekte boys en somber-ernstige mannen, Piet met één plunjezak, Jan met er nog twee koffers bij en Karel met nog tevens een hele inventaris aan muziekinstrumenten. Maar er is er niet één weggebléven. De muziek speelt zoals altijd, vrolijke pittige marsen en tante Els sjouwt met telegramformulieren en zegt „het geeft niets” tegen een postbode, die met een snik in zijn stem het tekort aan postzakken bejammert. Tante Els is de soldaten-moeder. Ze holt en ze rent, ze schooit sigaretten voor de muziek, ze klopt iedereen op de schouder en het interesseert haar niet, dat ze in de passages en op de promenades van het schip aan balken en sterren bijkans omverloopt.

Ze verpersoonlijkt daar alle moeders, die aan de strekdam een pijnlijk ongeduld verkroppen; De klein zwarte Brits-Indische en de goor-gele Chinese sailormen — er gaan er minstens tweehonderd in de schoorsteen van het schip — kijken haar met een zoetsappig lachje na en gaan dan weer door met het laden van kisten en kratten: sla, komkommers en andijvie, bloemkool en tomaten.

„look out sir” — dat is tegen een van de machinisten, die vlak onder de takels een zoveelste afscheid neemt van zijn vrouw en kind en nog juist een botsing met een kist komkommers kan vermijden.

Er komen hoge officieren aan boord. Van de landmacht, van het Korps Mariniers. L.L.-Kol. J. G. M, Nass is er, De Commandant van de Afdeling Mariniers Volkel, die van zijn mannen afscheid neemt en hun ruimen bekijkt, samen, met de transportofficier en de Officier, die de Generaal vertegenwoordigt. Ook de pater is er met zijn witte toog en de dominee met zijn vriendelijk gezicht. Een bemoedigend woord en een gemeente handdruk kan veel goeds doen. Met iedereen nog even een klein babbeltje, want er is niet veel tijd meer.

De regen heeft opgehouden en de zon. werpt bundels vrolijke stralen op het touwwerk van het schip en de blinkende blaasinstrumenten van de muziekkapel en zij zoeken een weg door het tumult van lorries en koevoeten, van kranen en kisten, van honderden militairen, die sjouwen en sjarren en aan boord gaan en die hun weg en hun plicht kennen. En de mannen van de Marechaussee, ze moeten steeds weer zeggen, dat het hun erg spijt, maar dat het nog niet mag. Waarom dat afscheid niet gelaten bij de huiskamer? Neen, ze willen hem tot het laatste ogenblik zien, nog eenmaal beide armen tot vaarwel zwaaien, nog éénmaal zijn lach, zijn belofte van trouw, zijn „cheerio”, zoals altijd, wanneer hij na zijn verlof weer afscheid nam van zijn vader en moeder. Zou het nu een „Cheerio” zijn?

Aan de horizon slaan de klokken van Amsterdam vijf uur,...

Het geluid gaat verloren in het aanzwelend dreunen vanuit de machinekamers van het schip; zwarte rookkolommen stijgen uit de enorme schoorstenen en tegelijk met een langgerekt geloei der sirene gaan de laatste kisten met verse groenten, aan boord.

De trossen worden losgesmeten, de Marechaussee geeft de kade vrij en heel de menigte mensen stormt naar het schip. Het is tragisch en het snijdt door de ziel, het is altijd hetzelfde, maar het kan niet anders....

Plechtig klinken dan de tonen van het volkslied, even plechtig doen de sleepboten hun werk en maakt het schip zich los van de kade.....„Vergeet me niet jongen”. Ze schreeuwt het uit, oprecht, angstig, zoals ze daar reikhalzend door de menigte naar de kade probeert door te dringen en

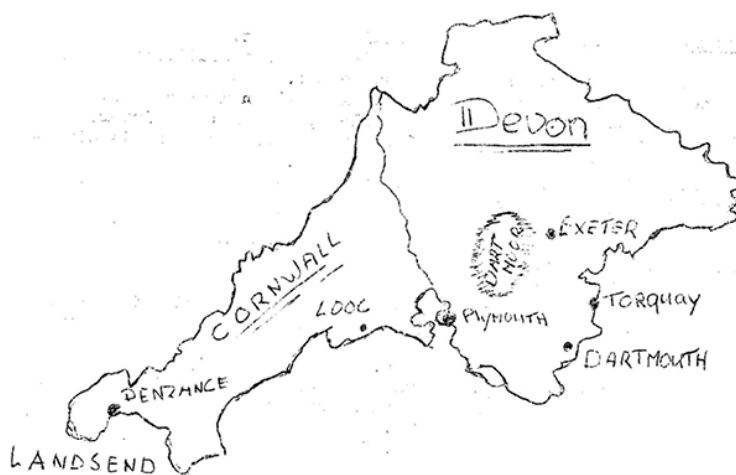
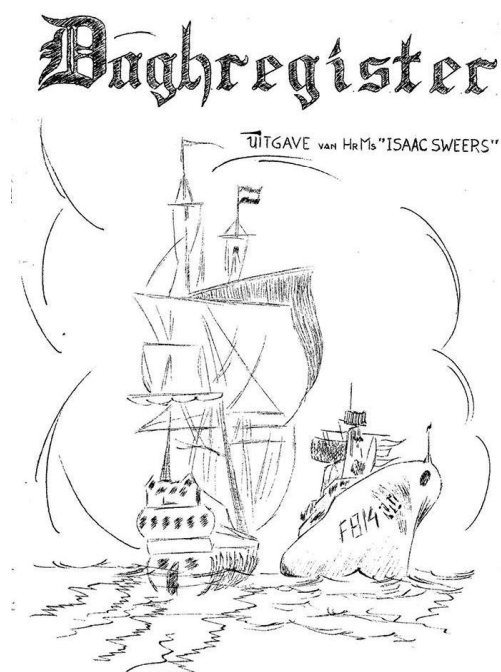
met haar ogen de reling afzoekt. De reling, een brede band van khaki en wapperende zakdoeken. Er is niemand, die het vreemd vindt, die grote vraag van dat meisje met tranen in de ogen, en evenmin het antwoord, dat eindelijk komt. Daar, stuurboord! „houen zo meisje!“ Alleen een politieagent. Die staat daar zenuwachtig te spelen met de tas van zijn revolver....

Tientallen overvolle kleine vaartuigen en rondvaartboten begeleiden het schip.. Een groots en veelzeggend afscheid. Een heen-en-weer; geroep zonder einde. Amsterdam, Nederland is één met die mannen aan boord van de Nieuw-Hol- land, welke langzaam het ruime sop kiest. Honderden, duizenden staan er langs de kanten van het water en wanneer het schip het centrum van het oude, goede Amsterdam voorbijvaart., klinkt een eenstemmig vaarwel-geroep vanaf de bruggen, vanuit de ramen en zoldervensters van de huizen, vanaf de daken van kantoren en fabrieken ... En even spontaan is de groet van de eenzame schipper met zijn grote rode zakdoek, vanonder de Hembrug en het wuivende handje van het kind, dat zorgeloos met een pop speelt aan de oevers van het water.... Het is half 'zeven in de avond als het schip de Hembrug passeert...

De kleine vaartuigen en rondvaartboten keren terug en nemen de laatste klanken mee van het „adieu wij moeten....“ der jongens aan boord! Er staat een vader op het achterdek van een der vrachtboten, waarmee wij terugvaren. Grote dikke tranen glinsteren in zijn baard...

Vaarwel mannen!.... doe je plicht en .... behouden thuisvaart!

Marinierscorrespondent F. VERHORST Jr. 10-7-'47.



### **PLYMOUTH. 205.000 inwoners.**

Deze grootste stad van Devon, is een van de roemruchtste in de geschiedenis van Engeland en beslaat een schiereiland van ongeveer 3 mijl breed, dat gevormd wordt door de mondingen van de Plym (in het oosten ook wel -Catlewater geheten) en de Lynher, Tamar en Tavy (in het westen en de Harmoaze geheten) ..De Catlewater en Harmoaze stromen weer uit in de Plymouth Sound, een binnenzee van 3 bij 3 mijl.

De stad bestaat uit drie gemeenten?

Plymouth zelf in het oosten, Devonport in het westen en Stonehouse er tussen in.



De stad breidt zich nog uit naar het noorden waardoor nog verschillende dorpen bij Plymouth werden getrokken.

Plymouth (in heel vroeger tijden bekend als Sutton) kreeg zijn huidige naam en stadsrechten in 1439

Vrij spoedig daarna werden versterkingen aangelegd en begon zijn-belangrijkste rol als marinehaven. Bij de Quay herinneren verschillende gedenkplaten aan historische gebeurtenissen.

De Pilgrim Fathers zeilden hier vandaan met de "Mayflower" naar Amerika.

De stad was tevens de basis voor de expedities van o.a. Sir Francis Drake,..

Capt. Cook en Gapt. R.F. Scott (zuid- poolonderzoeker).

Het centrum van de stad werd in de Tweede Wereldoorlog vrijwel geheel platgebombardeerd, maar is nu weer opgebouwd en bevat, behalve enkele gerestaureerde oude bouwwerken zoals de Guildhall. St. Andrew's Church en het Prijsten (priesters) house (gespaard gebleven) . geheel nieuwe moderne winkelwijken met .een city centre.

Dit laatste, is de trots van de stad.

Het herbergt verschillende; gemeentediensten en o.a. het Tourist Information. Er is een lift naar het restaurant op de bovenste etage (op werkdagen van 10-20 uur) vanwaar men een mooi uitzicht heeft over de stad. Nabij het postkantoor nog een oude uitgebrande ruïne van de Charles Church als herinnering aan de oorlog. De hoofdstraat is de Armada Way welke wordt gekruist door de Royal Parade, New George Street en de Cornwall str.

Op het eind van de Royal Parade ligt de "Hoe" een hoge boulevard met gras- velden. Hier vindt U het standbeeld van Drake, een gedenkteken voor de overwinning op de Spaanse Armada, een zeeoorlog gedenkteken en de Smeaton's Tower. De laatste is een vuurtoren welke eens 150 jaar lang stond op de Eddystone reef, 22,5 km uit de kust.

Westelijk van de "Hoe" ligt de citadel welke door Charles II werd gebouwd ten tijde van de burgeroorlog en waarvan de kanonnen naar de stad gericht zijn.

Tegen de buitenmuur van de .citadel bevindt zich, het Aquarium, het zee biologisch laboratorium en het gedenkteken voor de Royal Navy.

Het aquarium is waarschijnlijk alleen op werkdagen voor het publiek geopend.

Ten noorden van de citadel ligt de Barbican, een oude wijk waar nu nog vismarkt wordt gehouden en het Old Custom house staat. In de Barbican wijk zijn verschillende nauwe straatjes met mooie oude huizen uit de 16e en eeuw. Het Elizabethan house in New Street is een mooi voorbeeld van een 16e eeuws koopmanshuis met meubelen uit deze periode (te bezichtigen van 10.00 - 15.00 uur en 14.15 - 18.00 uur). In Stonehouse, de voormalige woonwijk voor marineofficieren en kooplui staat de kazerne van de Royal Marines, in blokvorm met klokketoren rond het paradeterrein en dateert uit 1784 maar de grote uitbreidingen zijn uit de 18e eeuw.

Het Royal Victualling Yard (proviandering) is enorm uitgestrekt. De toegangspoort is uitgevoerd met uitgehouwen symbolen van het soort werk wat hier wordt verricht'; zoals bakkers- en slagersgereedschap, ossekoppen enz.

Bovenop staat een groot standbeeld van William IV. Verdere bezienswaardigheden die de moeite waard zijn oa. de Mayflowertrap in de Sutton harbour, de oude wijk Sutton Poel.

Een watervliegtuig van de Amerikaanse marine NC4 dat in 1919 als eerste (via de Azoren de Atlantische Oceaan overstak (Barbican).

## OME KEES

Iedere middag klokslag drie neemt Ome Kees, een statige oude man, plaats aan de stamtafel van Café Pleinzicht, een nog echt bruin café midden in de stad..

“Het is Pikheet”, verklaart hij dan plechtig, nadat hij zijn vestzakhorloge demonstratief geraadpleegd heeft.

De corpulente kastelein pakt de vertrouwde fles en een glaasje terwijl hij zich moeizaam vanachter de krappe toog naar het tafeltje van Ome kees begeeft.

Klokkend wordt het glaasje precies tot de rand volgeschonken.

Ome Kees slaat dit eerste glas met een grote teug achterover.

Het lege glas wordt meteen weer bijgevuld.

Moeizaam trekt de kastelein zich weer terug achter zijn vertrouwde toog. Genietend leunt Ome Kees achterover en begint in alle rust zijn pijp te stoppen.

Deskundig steekt hij de brand erin en bedachtzaam lurkend aan zijn pijp kijkt hij tevreden om zich heen.

Het is nu nog rustig, maar wat zal de dag verder voor hem in petto hebben?

Tante Saar zit al aan haar tafeltje, bij het raam.

Die heeft net haar eerste bessenjeneverkje voor haar neus staan.

Zit nu nog rustig naar buiten te kijken.

Straks stroomt het vol, deze tent is ontzettend populair bij jong en oud.

Hij heeft het toch maar getroffen; veertig jaar gevaren, in de tijd, dat het nog leuk was.

Nooit getrouwd geweest, hij moet er niet aan denken, dan had hij hier niet zo rustig kunnen zitten.

Een mooi leven achter de rug; over de hele wereld rondgezworven, veel meegemaakt en een hoop gezien.

Wat de vrouwtjes betreft: niets tekort gekomen.

Hij staat op, om een grote pils te halen, want de kastelein komt niet meer achter zijn toog vandaan.

Comfortabel zittend op een brede kruk heeft die alles binnen handbereik.

De bierpomp en alle flessen, waaruit geschonken zou kunnen worden.

Aan het raam hangt een bordje: De Koffie Is Klaar, maar die wordt slechts 's ochtends om tien uur gezet en de vaste klanten weten dat ook.

Een argeloze vreemdeling is soms wel eens het slachtoffer.

Dan zit de hele zaak mee te genieten.

Tenslotte is leedvermaak ook vermaak.

Tevreden drinkt Ome Kees zijn grote pils op.

Iedereen, die daar een drankje komt drinken is onder de indruk van die krasse oude baas, die nog volop van het leven geniet.

Zij hebben vaak een druk leven en een vrouw, die ze niet begrijpt en ook nog een werkgever, die het ze niet makkelijk maakt. “Geef ome Kees er eentje van mij”, hoor je regelmatig.

De deur vliegt open en er komt een jong stel van rond de twintig schaterend van het lachen binnen. Zij, een knap ding met een heel kort rokje en kort donker haar, met mooie lange benen, die bijna tot boven haar schouders uitsteken.

Hij heeft lang blond haar en een vlassig snorretje. "Mogen we hier even bijkomen, oud", vraagt de jongen aan Ome Kees.

Dat heeft hij al geaccepteerd; met "oud" of "oldtimer" aangesproken te worden.

Je bent net zo oud als je voelt.

"Jongelui, jullie zijn welkom aan deze tafel", zegt hij gastvrij.

"Maar mag ik misschien ook meelachen?, ik ben wel oud, maar iets grappigs kan ik nog steeds waarderen".

"Hou alsjeblieft op", schatert het meisje.

Terwijl haar vriend twee fluitjes haalt vertelt ze, dat ze daarnet in een deuk gelegen hadden. In de Stoofsteeg kwamen ze een dikke Duitser tegen, een echte ouderwetse. Die begon tegen ze te schreeuwen, maar nadat ze het vertaald hadden, bleek hij op zoek te zijn naar een hoerentent.

Ze hebben hem toen naar cafe "De Gevulde Pot" verwezen, een gelegenheid, waar alleen vrouwen komen.

Ome Kees vindt dit wel een geslaagde grap en is eigenlijk wel benieuwd hoe dat verder is afgelopen.

Het geloei van de sirene van een politieauto geeft daar al spoedig antwoord op, vooral als het in de buurt van het café plotseling ophoudt.

Zijn jeugdige tafelenoten drinken snel hun glazen leeg en spurten naar buiten; ze willen dit niet missen.

Inmiddels is schele Gerrit bij hem aan tafel komen zitten, die bevestigt, dat de politie "De Gevulde Pot" is binnengegaan.

Gerrit heeft ook een tijdje gevaren, maar die heeft in de machinekamer gewerkt en dat is volgens ome Kees maar niks.

Ome Kees heeft 40 jaar gevaren, maar is nog nooit in die vetput geweest.

Gerrit is later aan de wal gaan werken, als automonteur.

Ome Kees heeft nooit een auto gehad en interesseert zich ook niet voor technische gesprekken over motoren, maar die dikke Duitser in de "De Gevulde Pot" heeft hun wederzijdse belangstelling.

"Toch typisch", zegt ome Kees, "dat die jongelui ook iets tegen Duitsers hebben".

"Dat wij een bloedhekel aan ze hebben is te begrijpen, wij hebben in de oorlog gevaren, toen die hufters met hun U-boten constant probeerden ons te torpederen".

"Nu komen ze met hun patjepeejerboten hier de boel verzieken"

zucht Gerrit, "Ik heb niks tegen een mooi jachtje met wat PK'tjes erin, maar zij kunnen geen maat houden, alles moet groter en sneller".

Inmiddels stroomt het café vol en door diverse klanten wordt het lot van die dikke Duitser beschreven.

"Luid schreeuwend werd hij afgevoerd"

“Twee stevige tantes moesten de agenten behulpzaam zijn, om hem geboeid achter in de politieauto te krijgen”.

Ome Kees geniet met volle teugen van de prachtige beschrijvingen, die over dit voorval gegeven worden.



Hij heeft het hier mooi uit de eerste hand kunnen volgen.

Gerrit is eigenlijk ook de kwaadste niet.

Die heeft ook gevaren, al was het maar in die vetput.

Maar het is half zes, zijn zuster wacht met de warme hap.

Morgen is er weer een dag.

In het beduimelde boek van de kastelein staan maar drie streepjes achter zijn naam.



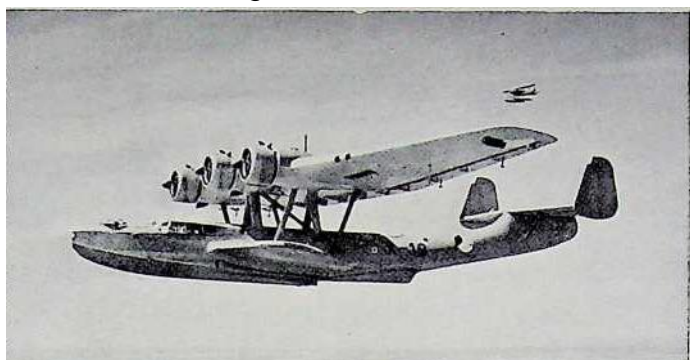
## Dornier Wal-vliegbooten type D



De eerste zes Dornier-walvliegbooten werden in 1926 in Oost-Indië in gebruik genomen als lange afstandverkenner. Het waren verspannen ééndekkers met hoog liggenden vleugel en omschreven als hooge zeeverkenner en bommenwerper. Het waren metalen vliegbooten; alleen de vleugels waren gedeeltelijk van doek. Het type D 1 was uitgerust met een 360 pk Rolls Royce-motor. Het tweede zetal was uitgerust met 450 pk Lorraine Dietrich-motor. In 1931 beschikte onze marineluchtvaartdienst in Indië over 40 van deze vliegtuigen. In ditzelfde jaar werden nog een zetal Dorniers aangekocht van een nieuw type met 2 Lorraine Courlis 12 Fb 600 pk motoren (een trekkende en een duwende). De vlucht is 27,20 met een vleugel- oppervlak van 113,2 m<sup>2</sup>, een lengte van 18,20 m en een hoogte van 5,65 m. De bemanning bestaat uit 5 koppen; als bewapening voeren deze vliegbooten 2 mitrailleurs. Van dit laatste type was bovendien het bootlichaam beter gekield dan het voorgaande. De Dornier-booten hebben buitengewoon goede diensten gedaan. Wat zij met haar bemanningen onder vele te overwinnen moeilijkheden en allerlei omstandigheden hebben verricht, zou meer dan een boekdeel vullen. Geen terrein in onzen Archipel van Sabang tot Merauke hebben zij onbezocht gelaten. Zij opereerden zelfstandig in groepsverband van 3 booten, of hadden een onzer schepen als basis op langdurige exploratietochten. Hun onderzoekingen golden ook verdachte schepen en vaartuigen, die zich met onbekende bestemming in het Indisch territoriaal ophielden, zooals in den loop der jaren nogal eens het geval was met Japansche visschers en hun motorschoeners. Met dit type Dornier Wal-vliegbooten werd in 1929 een Holland — Indië vlucht gemaakt, die niet geheel slaagde en ook nimmer meer werd gevolgd. Op Dinsdag 9 April 1929 waren drie van deze vliegbooten voor het vertrek naar Indië gereed, de D21, D 22 en D 23. Inplaats van 5 zouden er maar 3 man per boot meegaan om gewicht te besparen voor de benodigde brandstof. De tocht was uitgezet van Den Helder (vliegekamp De Mok) over land via Bordeaux naar Marseille en verder over zee naar Napels, Athene, Alexandrette, Bagdad, Bender-Abbas, Karachi, Bombay, Cochin, Trinkomali, Sabang, Tandjong-Penang tot Batavia. De max. snelheid van de vliegbooten was 205 km (d.i.



pl.m. 111 zeemijl) per uur, de kruissnelheid bedroeg echter 155 a 160 km (85 zeemijl) per uur. Het gewicht per vliegtuig was leeg pl.m. 4000 kg, het maximale vlieggewicht was pl.m. 7000 kg. Deze 3000 kg was dus beschikbaar voor 3 man, brandstofvoorraad, uitrusting, bewapening e.d. De af te leggen afstand was 8420 zeemijl of 15.610 km. Er zou ongeveer 8 uur per dag gevlogen worden. Na een dag vliegen bleven de booten een dag stilliggen om zich voor de volgende 8 vliegreizen voor te bereiden. Dit was vooral noodzakelijk, omdat elke vliegboot 1500 a 2000 liter benzine moest innemen en zelfs op halteplaatsen waar een vlieggkamp gevestigd was, konden geen twee vliegbooten tegelijk geholpen worden. Alles verliep volgens plan tot Bagdad. Op 2 Mei 1929 vloog de D 22 te Bagdad bij het opstijgen tegen een over de rivier gespannen telegraafdraad, moest een noodlanding maken en kwam met een ontzettende snelheid tegen de pijlers van een brug, waardoor de bestuurder werd gedood. Op 18 Mei 1929 kwamen de D 21 en D 23 te Batavia. Nauwelijks stonden de bemanningen aan den wal of tijdens het bijladen van benzine vloog de D 23 in brand.



Do X

Het verbeterde type Dornier Wal-vliegbooten de Do 24 werd bij onze Marine in Oost-Indië in 1937 in gebruik genomen onder letter X en gerangschikt onder de strategische verkenningsvliegtuigen. Ze zijn uitgerust met

3 motoren van 850 pk elk. Het totaal gewicht is 13.500 kg, de max. snelheid 314 km per uur. In 16 min. kunnen deze booten stijgen naar 4000 m hoogte. De max. hoogte welke bereikt kan worden — men noemt dit in de vliegwereld het „plafond” — ligt op 5900 m. De actieradius is 2400 km. De bewapening bestaat uit 1 kanon en 3 mitrailleurs. Het aantal manschappen is 6. Deze Dornier Wal-vliegbooten werden bij „Aviolanda” te Papendrecht gebouwd en bijna geheel gemonteerd per vrachtboot naar Oost-Indië vervoerd. Tijdens dit vervoer waren alleen de vleugels, die een lengte van 27 m hebben afzonderlijk verpakt. De romp en de drie motoren, die boven de romp en tussen de vleugels opgesteld zijn, bleven als één geheel intact. Een groot aantal van deze Dornier Wal-vliegbooten waren sedert 1937 in bestelling en afgeleverd ter vervanging van de 40 vliegbooten type D. Ook met deze Do X vliegbooten werd dag in dag uit in onzen Indischen Archipel gepatrouilleerd en toezicht op de visscherij uitgeoefend. Meermalen werd door de M.L.D. ook hulp verleend door het brengen van serum en geneesmiddelen naar door epidemiën bedreigde gebieden, werden bestuursambtenaren met spoed naar bepaalde posten of vandaar naar Java gevlogen of werd hulp verleend aan de buitenbezittingen. Er zijn zelfs, ter voorziening van de vischeelt op Nieuw Guinea teeltvisschen van Java naar de z.g. Vogelkop vervoerd. Op 1 Juni 1939 ondernam een der Dornier Wal-vliegbooten, de Do X 21 een prestatie-vlucht rond den Archipel. Deze, normaal als verkenners uitgeruste machine vloog in 5 dagen langs den Archipel zonder de motoren en de boot ook maar eenigszins te overbelasten. Met de regelmaat van een uurwerk vloog men door nacht en ontij de voorgeschreven route. Geen hotels wachtten de opvarenden, geen van alle hulpmiddelen voorziene vliegvelden of vlieggkampen. De vliegboot zelf was het verblijf voor de bemanning gedurende de geheele route, die vijf dagen en nachten aan één stuk bevlogen werd. Zonder één rustpunt, dan alleen om benzine te laden vloog deze boot en haar koene bemanning van Java via Padang, Sabang, Pontianak, Tarakan, Ternate, Hollandia, Merauke, Ambon naar

Soerabaia. Deze afstand, die vrijwel gelijk is aan Amsterdam — Batavia werd in 5 dagen afgelegd. Hier gold, wat ook voor onze schepen en vaartuigen het geval was en waarop Witte de With in zijn tijd reeds de aandacht vestigde: „Geef ze deugdelijke schepen en ze doen voor geen zeevolk ter wereld onder”.

---

## UITSPRAAK NEDERLANDSE MARINERAAD 1976 DEEL 2

### Vervolg nummer 48

Aannemende dat het schip na het leggen van de dummymijn vier minuten om de noord was gestoomd en daarna bakboord was uitgedraaid, lag Hr. Ms. Veere te ongeveer 11.40 uur koers 230° rechtwijzend met een vaart van vier knopen in de generale vaarrichting van de Texelstroom gereed voor de uitvoering van de mijnenjachtdemonstratie. Er liep een zuidwestelijke ebstroom van 2 à 2,5 mijl/uur, het was nog steeds wat heilig, maar het zicht was iets verbeterd (internationale schaal 96 = 4-10 kilometer).

In de kaart stond geen positie vermeld, doch uitgaande van het gegiste behoud sinds de positie van 11.35 uur en hierbij in aanmerking genomen een stroomsterkte van twee mijl/uur, bevond Hr. Ms. Veere zich op dat moment vrijwel dwars van de dummymijn op een afstand van ongeveer 500 yards. De drijver van de mijn was visueel zichtbaar, doch men had nog geen sonarcontact.

Van oordeel dat met de voorliggende koers de afstand tot de mijn te groot zou blijven voor detectie gaf de commandant de roerganger rechtstreeks opdracht 210° rechtwijzend te sturen en minderde hij de vaart van het schip tot drie knopen.

De commandant verklaarde deze koers- en vaartwijziging gemakshalve niet via de officier van de wacht te hebben opgegeven, aangezien betrokkene druk bezig was met het doorgeven van peiling en afstand van de mijn aan de jachtcentrale, terwijl hijzelf naast het koers- en vaartpaneel stond. In de veronderstelling dat de officier van de wacht, vanwege de kleine brugruimte de betreffende order wel zou hebben gehoord, wat achteraf niet het geval bleek te zijn, had de commandant hem hieromtrent ook naderhand niet ingelicht. Hierdoor bleef betrokkene onkundig van de plaats gevonden koers- en vaartverandering.

Door met Hr. Ms. Veere 20 graden in te sturen, hoopte de commandant dichter bij de mijn te komen, doch aangezien hij geen rekening had gehouden met de stroom werd het beoogde doel niet bereikt. Gedurende de verdere jachtdemonstratie werd ook geen sonarcontact meer verkregen van de dummymijn, wat in samenhang met een slechte sonarperformance werd veroorzaakt doordat de afstand tot de mijn te groot bleef.

Kort na de aanvang van de demonstratie, vernam de commandant in een gesprek met de flottieljecommandant dat de laatste op tijd - overeenkomstig het programma te 12.15 uur - ten anker wilde gaan. Dit verraste de commandant nogal aangezien, door het omwisselen van de jaaggebieden van Hr. Ms. Dokkum en Hr. Ms. Veere, de demonstratie aan boord van Hr. Ms. Veere later was gestart dan oorspronkelijk was gepland. In feite was men hiermede nog maar

net begonnen en had hij gerekend tot 12.00 uur - het tijdstip dat de operationele order ook aangaf - bezig te zijn. De commandant was van mening, dat onder deze omstandigheden had moeten worden geaccepteerd dat het schip eventueel wat later ten anker zou komen. Nochtans droeg hij de officier van de wacht op, uit te rekenen hoe laat Hr. Ms. Veere uiterlijk zou moeten vertrekken om nog op tijd in de opgegeven ankerpositie Mike in het Marsdiep te zijn. De af te leggen afstand schatte hij op ongeveer zes mijl.

De flottieljecommandant verklaarde ter zitting dat hij, na het leggen van de dummymijn een gesprek heeft gehad met de commandant over het niet op tijd ten anker kunnen komen van Hr. Ms. Veere en toen de opmerking had geplaatst dat zij, die voor hem het programma hadden samengesteld, het tijdschema wat krap hadden opgezet. Hij had hierbij echter niet de commandant nadrukkelijk te kennen gegeven dat hij aan de vastgestelde ankertijd wilde vasthouden, ook al omdat hij de indruk had dat de commandant hier uit zichzelf wel naar zou streven.

De officier van de wacht voerde zijn opgedragen berekening uit op de kaart, met de positie van de dummymijn als uitgangspunt en hierbij gebruikmakend van een passer en driehoek. Zonder rekening te houden met de stroom - naar hij verklaarde, omdat dit weinig verschil zou hebben uitgemaakt - kwam hij tot het resultaat dat het schip niet meer op tijd op de ankerplaats kon zijn. De raad tekent hierbij aan dat op de kaart de afstand tussen positie van de mijn en de ankerplaats Mike, in wezen nog geen vijf mijl bedroeg en er op dat moment een stroom om de zuidwest liep van ongeveer twee mijl/uur.

Te 11.45 uur, zodra de commandant door de officier van de wacht omtrent de uitkomst van zijn berekening was ingelicht, brak hij de demonstratie af en verhoogde hijzelf de vaart tot 14 knopen. Desgevraagd verklaarde de commandant ter zitting dat Hr. Ms. Veere op dat ogenblik nog 210° rechtwijzend voorlag - een koers die uiteindelijk leidde naar de zandbanken - en hij zich toen niet had vergewist of de officier van de wacht van deze koers op de hoogte was, alsmede wat de exacte positie van het schip was op de kaart.

In de veronderstelling dat de jongste officier zijn functie als officier van de wacht normaal vervulde en derhalve het schip naar de ankerplaats zou brengen - een taak welke hij betrokkene volledig toevertrouwde - hield de commandant zich vervolgens met andere zaken bezig, deels behorende tot de werkzaamheden van de afwezige oudste officier, zonder zich verder meer met de navigatie te bemoeien. Hij waarschuwde onder meer het dek dat het schip opstoomde naar de ankerpositie en de rubberboot kon worden binnengehaald, lichtte toen de mijnenjachtcentrale in, alwaar de demonstratie met behulp van een kunstecho zou worden voortgezet en ging daarna naar de bakboordbrugvleugel om de flottieljecommandant zijn intenties mede te delen.

De officier van de wacht, die nota had genomen van het vermeerderen van de vaart tot 14 knopen in verband met het opstomen naar de ankerplaats, verkeerde nog steeds in de mening dat de commandant de wacht niet aan hem had teruggegeven en in feite zelf de navigatie voerde. Om deze reden besteedde hij hieraan óók geen aandacht en bleef hij onkundig van de onveilige koers 210° die het schip voorlag.

Na het afbreken van de demonstratie hield de officier van de wacht zich bezig met het bestuderen van de zeekaart en het programma van die dag, waarna hij zich naar bakboordbrugvleugel begaf om belangstellend de navigatie te volgen en uit te kijken naar de te passeren boeien. Na de boei T-B vrij spoedig te hebben verkend, zocht hij met de kijker in voorlijke

richting naar de volgende - de T-9 - boei, die niet werd waargenomen aangezien hij, in de veronderstelling dat Hr. Ms. Veere nog steeds koers 230° voorlag, over de verkeerde boeg keek.

Kort nadat de commandant de flottieljecommandant omtrent zijn bedoelingen had ingelicht, werden beiden plotseling gealarmeerd door het gewijzigde uiterlijk van het wateroppervlak aan bakboord. Zij constateerden een verkleuring van het water en zagen stroom rafels, terwijl over stuurboord een klein vissersbootje werd waargenomen.

De commandant rende naar de manoeuvreerhandels en zette deze op vol achteruit, doch op hetzelfde ogenblik voelde hij het schip over de grond schuren. En te 11.50 uur liep Hr. Ms. Veere vast op de zandbank in de positie 53°01',2 noord en 04°52',1 oost.

De commandant liet onmiddellijk het schip rood sluiten en vervolgens een inspectie over het scheepsvlak maken, waarbij geen bijzonderheden werden geconstateerd. Direct na het aan de grond lopen werden de schroeven in de vaanstand gezet en werd rondom het schip, met behulp van een slaghaard, de waterdiepte gemeten. Het bleek dat bij het voorschip 0,9 meter en in de midscheeps 4,5 meter water stond, terwijl ook het achterschip zich vrij van de bodem bevond. Zodra het hoofd technische dienst had gemeld dat de voortstuwingsinstallatie en de roeren, ondanks de schok bij het vastlopen, normaal functioneerden, trachtte de commandant, door afwisselend met één der beide schroeven en dan weer met beiden tegelijk vol achteruit te slaan, het schip los te wrikken. Deze manoeuvre werd voortgezet tot ongeveer 12.10 uur, evenwel zonder succes.

Te 12.00 uur werd via de havenofficier in Nieuwediep de assistentie van twee sleepboten ingeroepen, waarmede over de sleepbootfrequentie radiotelefonische verbinding werd onderhouden. Intussen trachtte Hr. Ms. Dokkum, die ter plaatse was gearriveerd, een door Hr. Ms. Veere afgegeven sleeptros vast te maken, teneinde het schip zo veel mogelijk van de zandbank vrij te houden. Deze poging mislukte evenwel doordat de meertros, welke aan boord van Hr. Ms. Dokkum als inhaler voor de sleeptros diende, tijdens het indraaien brak.

Te 12.25 uur liet de commandant de hoofdmotoren stoppen uit veiligheidsoverwegingen, in verband met het vallende water; tevens werden beide hulpdiesels gestopt om vervuiling van het koelsysteem door ingezogen zand te voorkomen.

Te 12.35 uur en te 12.40 uur arriveerden respectievelijk de sleepboten Dintel en Westgat en werd vervolgens van beide boten een sleeptros overgenomen en vastgemaakt.

Te 12.50 uur, nadat nogmaals de waterdiepte bij het achterschip was gecontroleerd, deed de commandant beide hoofdmotoren wederom starten, waarna te 13.00 uur, met beide schroeven vol achteruit slaand en de sleepboten recht achteruit trekkend, Hr. Ms. Veere weer vlot kwam.

Te 13.15 uur werd na een grondige inspectie van het scheepsvlak de veiligheidsgraad rood sluiten opgeheven en sluittoestand Y ingesteld. Later werden de sleepboten losgegooid en voer Hr. Ms. Veere met vaart acht knopen en variërende koersen naar Den Helder terug, alwaar te 14.00 uur op de ligplaats Harssens 3 werd afgemeerd.

Uit een direct na binnenkomst uitgevoerd duikeronderzoek bleek het schip de volgende schade te hebben opgelopen:

*a* de sonardome was gescheurd, de transducer afgebroken en niet meer aanwezig;

*b* de sloopshuid was, vanaf het voorschip tot ongeveer een meter vóór de dome, glad afgeschuurd.



Vermeld mogen nog worden dat uit een terzake door de raad ingesteld onderzoek is gebleken dat in de positie waarin Hr. Ms. Veere - buiten het betonde vaarwater - vastliep, de door het schip verrichte dieptemetingen niet overeenstemden met de kaartdiepten ter plaatse en dat de oorzaak hiervan gelegen is in het feit dat de vaarwaters van de Texelstroom - zoals ook in een waarschuwing op de kaart vermeld staat - zich veelvuldig wijzigen en ondiepten derhalve niet immer overeenkomen met de gekarteerde dieptelijnen en -cijfers, en dat de vanwege Rijkswaterstaat Hoorn op 26 en 27 juni 1975 verrichte opname aantoont dat de betreffende zandbank zich enigszins in noordwestelijke richting verplaatst.

De raad merkt verder nog op, dat in de loop van het onderzoek is gebleken, dat het scheeps-journaal onzorgvuldig is bijgehouden. Zo moest worden geconstateerd dat in enkele gevallen de vermeldingen voorkomend in het scheeps-, brug- en machinekamerjournaal van 19 september 1975, ten aanzien van tijden onderling niet overeenstemden.

Gelet op het onderzoek in al zijn geledingen komt de raad tot het volgende oordeel:

De raad is van oordeel dat de oorzaak van het aan de grond lopen van Hr. Ms. Veere in de meest rechtstreekse zin, is gelegen in een fout van de commandant, die in een nauw vaarwater als de Texelstroom, terwijl het schip een door hem zelf opgegeven koers (van 210°) voor lag, die na een korte tijd op de zandbanken zou voeren, de vaart van drie tot veertien knopen verhoogde, zonder daarbij de positie te bepalen en zonder zich de voorliggende koers te realiseren of zich daarvan te vergewissen.

Weliswaar nam de commandant aan dat de officier van de wacht na de vaartvermeerdering het schip op een veilige koers door de Texelstroom naar het Marsdiep zou leggen, maar deze laatste verkeerde niet ten onrechte in de mening dat de commandant de navigatie had overgenomen. Dit misverstand voert tot de minder rechtstreekse oorzaken van het ongeval, te weten:

- het ontbreken van een bevredigende wijze van afbakening van verantwoordelijkheden voor de navigatie tussen de officier van de wacht en de commandant;
- de algehele onzorgvuldigheid in de wijze waarop de navigatie werd gevoerd;
- het feit dat een jong en onervaren officier van speciale diensten (zeedienst) der 3e klasse van de Koninklijke marine-reserve was ingedeeld als officier van de wacht onder omstandigheden waarin deze de zelfstandige verantwoordelijkheid daarvoor niet aankon.

Over deze officier heeft de commandant verklaard dat hij niet voldeed aan de zeewachtstandaard A - vermeld in circulaire voor de zeemacht 447 maar dat aan hem onder eenvoudige omstandigheden, buitengaats en overdag de navigatie wel werd toevertrouwd. Naar de mening van de raad volgt hieruit dat deze officier onder de omstandigheden van het ogenblik, die nu eenmaal niet eenvoudig waren - nauw vaarwater, slecht zicht, uitvoeren van een mijnenjachtdemonstratie - niet zelfstandig met de wacht en de daarbij behorende directe verantwoordelijkheid voor de navigatie had mogen worden belast, en slechts als toegevoegd of als ondergeschikt officier van de wacht had mogen optreden.

Weliswaar was de commandant zich van de onervarenheid van deze officier bewust en bleef hij een grotere verantwoordelijkheid dan de uiteindelijke verantwoordelijkheid van iedere commandant voor de navigatie aanvaarden, doordat hij op de brug bleef en doordat nog eens uitdrukkelijk was uitgesproken dat hij toezicht zou houden en ingrijpen waar hij dat nodig achtte, maar juist daardoor werd, mede in verband met de gedachte aan 'werken in aanvullend

teamverband', zoals de commandant het noemde, een situatie geschapen die in de kern reeds het risico inhield dat op een gegeven ogenblik onduidelijkheid zou rijzen over de vraag wie van beiden nu wel aansprakelijk was voor het treffen van de opkomende vereiste navigatorische maatregelen.

Uitgaande van de positie dat de jongste officier als officier van de wacht de directe verantwoordelijkheid voor de navigatie droeg, was het juist dat aanvankelijk - tijdens de opmars naar het oefengebied - de commandant aanwijzingen gaf aan de officier van de wacht die daaraan dan uitvoering gaf, maar onjuist was, dat de commandant na het leggen van de oefenmijn de officier van de wacht van de brug stuurde om de ingescheepte officieren van de Koninklijke marine-reserve met enige spoed naar de mijnenjachtcentrale te begeleiden. De raad begrijpt dat de commandant daarbij handelde uit égard voor de gasten, maar vraagt zich af of niet een andere (desnoods minder beleefde) manier mogelijk was geweest, waarbij het niet nodig was geweest de officier van de wacht, in strijd met de strekking van artikel 4266 van de verzameling van verordeningen voor de Koninklijke marine 130, de brug te doen verlaten.

Overigens bracht deze opdracht van de commandant zonder meer - dat wil zeggen zonder overgeven/overnemen van de bijzonderheden en zelfs zonder enige uitdrukkelijke verwoording - met zich mede dat de commandant de directe verantwoordelijkheid voor de navigatie had overgenomen. Ook nadat de officier van de wacht (met name de jongste officier) weer op de brug was teruggekeerd, bleef de commandant zelf met de navigatie bezig. Hoewel niet kon worden vastgesteld of de officier van de wacht toen nog rechtstreeks de koers 230° aan de roerganger dan wel of de commandant dit heeft gedaan, wel is komen vast te staan, dat de commandant ook na die koersorder nog de koers 210° aan de roerganger heeft opgegeven en zelf vaart drie knopen heeft ingesteld en aldus de navigatie zelf voerde tot hij - na de vaart tot 14 knopen te hebben opgevoerd - zich plotseling met andere zaken is gaan bezighouden.

In de gedachtengang van de commandant dat de jongste officier na terugkeer op de brug 'automatisch' weer officier van de wacht was geworden - zonder uitdrukkelijke overgave - is het toch onjuist, dat hij buiten de officier van de wacht om de genoemde handelingen rechtstreeks heeft verricht. Zelfs in zijn - door de raad verworpen - opvatting dat de directe verantwoordelijkheid voor de navigatie in teamverband zou kunnen worden gedragen, is het nog onjuist dat hij zich er niet van heeft vergewist of zijn 'teamgenoot' van zijn ingrepen in de navigatie op de hoogte was, en in ieder geval is het onjuist dat de commandant terstond nadat hij tot 14 knopen had aangezet, onder de gegeven niet eenvoudige omstandigheden, iets anders is gaan doen en zodoende ook het nodig geachte toezicht op de door hem in functie gewaande onervaren officier van de wacht heeft laten varen. Dientengevolge liep het schip op de laatstelijk door de commandant bepaalde en sindsdien niet meer gecorrigeerde koers na enkele minuten vast.

Ten aanzien van de wijze van navigeren in het algemeen is de raad van oordeel dat onder de reeds vermelde omstandigheden onzorgvuldig te werk werd gegaan; exacte posities werden niet bepaald, in het algemeen werd geen positie bijgehouden, en werd gevaren op zicht van de boeien alléén, een koerslijn werd niet in de kaart gezet, met de stroom werd géén rekening gehouden, bij het aanzetten tot 14 knopen, teneinde naar de ankerplaats op te stomen, werd de positie bepaald op zicht van de drijvers van de oefenmijn, waarvan op haar beurt de positie slechts bekend was op grond van visuele peiling van en geschatte afstand tot de T-B boei; de zeewaarschuwingsradar, die wél bijstond en behoorlijk functioneerde, werd in het geheel niet

gebruikt, de mogelijkheid om daarop een veiligheidslijn aan te brengen ten opzichte van ondiepten werd niet benut.

Het voorgaande brengt de raad tot de slotsom dat aan de commandant terzake van het ongeval verwijt van schuld in de zin van onvoorzichtigheid en onachtzaamheid kan worden gemaakt.

De raad moet hierbij echter opmerken, dat naar zijn inzicht de waakzaamheid van de commandant - wellicht méér dan deze zelf besepte - in ongunstige zin beïnvloed moet zijn geweest door de drukte van de vaarprogramma's op de dag voorafgaande aan en op de dag zelf van de vaartocht, gescheiden door extra werkzaamheden in de avond en nacht en een slechts korte nachtrust. Daarbij komt dat tijdens de vaartocht van zijn aandacht méér dan normaal werd gevergd door de afwezigheid van de oudste officier en de aanwezigheid aan boord van de flottieljecommandant die hem ook in overleg over het programma voor die dag betrok, terwijl tenslotte door wijziging en vertraging in dat programma, met een toch al krap tijdschema waaraan de flottieljecommandant niettemin wenste vast te houden, de ternauwernood begonnen demonstratie weer moest worden afgebroken, hetgeen al bij al een gevoel van gejaagdheid kan hebben veroorzaakt ten koste van een zo groot mogelijke waakzaamheid.

De raad meent dat de flottieljecommandant onvoldoende oog voor deze - hem bekende - omstandigheden heeft gehad en door aangepaste reacties zijnerzijds - zoals het detacheren van één van de officieren van zijn flottielje ter vervanging van de oudste officier, door zich op een andere bodem in te schepen, door het toelaten van een wijziging in het door hem zelf voorgeschreven tijdschema toen hem dat tenslotte te krap bleek, of door een wijziging van de vastgestelde ankerplaats had kunnen voorkomen dat de aandacht van de commandant over te véél bemoeienissen tegelijk of in opvolging moest worden verdeeld.

Daarenboven treft hem in verder verwijderd verband enig verwijt, er als flottieljecommandant niet voor te hebben zorggedragen dat de navigatie aan boord van een schip onder zijn operationele leiding strakker en nauwgezetter werd gevoerd dan thans het geval was, en - naar de raad vreest - gewoonte was.

Ten aanzien van de officier van de wacht vraagt de raad zich af of van deze niet méér initiatief had mogen worden verwacht, toen hij bemerkte dat de commandant na het aanzetten tot 14 knopen zich niet meer met de navigatie bemoeide, maar de raad meent dat aan deze jonge onervaren officier speciale diensten (zeedienst) der 3e klasse van de Koninklijke marine-reserve, die er van uitging dat de commandant de wacht had overgenomen en deze wel zou teruggeven als hij dat nodig achtte, geen verwijt kan worden gemaakt.

Met het beleid van de commandant na het vastlopen kan de raad zich verenigen, met dien verstande dat de raad uitspreekt dat het aanbeveling zou hebben verdiend de plaats van het vastlopen met een danboei te markeren met het oog op het zoeken naar de mogelijk aldaar verloren transducer.

De raad meent voorts naar aanleiding van het onderzoek naar dit ongeval te moeten vaststellen:

- dat het aanbeveling verdient dat de Commandant van de Mijndienst in Nederland en zijn flottieljecommandanten bij inspecties en ook anders zins nauwlettend toezien, hoe en door wie de wacht aan boord van mijnenbestrijdingsschepen wordt gelopen en dat de bestaande voorschriften omtrent navigatie nauwgezet in acht worden genomen;
- dat het aanbeveling verdient dat officieren die niet voldoen aan zeewachtstandaard A, aan boord van mijnenbestrijdingsschepen niet zelfstandig wacht lopen, tenzij in eenvoudige

omstandigheden, die door de commandant van de mijnendienst in Nederland of zijn flottieljecommandanten nader zijn te omschrijven, en behoudens uiteraard in buitengewone gevallen ter beoordeling van de commandant;

- dat terzake van de wacht géén gedeelde verantwoordelijkheid kan worden aanvaard en dat door duidelijk gemarkeerde overdracht van de wacht ieder misverstand over het dragen van die verantwoordelijkheid dient te worden uitgesloten;
- dat - waar ten deze afwijkingen zijn gebleken - er op dient te worden toegezien dat het scheepsjournaal, zijnde een officieel bewijsmiddel, ten aanzien van iedere wacht wordt ondertekend door de officier die ook daadwerkelijk voor die wacht verantwoordelijk was en dat het voorts nauwgezet wordt bijgehouden overeenkomstig de voorin de journalen vermelde Instructie.

Aldus gedaan door de heren mr. A. Berkhout, voorzitter, F. Poldermans, K. T. Venema, leden, I. C. de Regt en W. Enterman, plaatsvervangende leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris P. W. C. de Vos.

Uitgesproken ter openbare zitting van de Nederlandse Marineraad, gehouden te 's-Gravenhage op 29 april 1976, door de voorzitter mr. A. Berkhout, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris P. W. C. de Vos.

**Bron:**



Jaarboek  
KM 1976

WORDT  
VERVOLGD

---

## DE VERBINDINGEN DEEL 2

### **ROEPNAAM VAN EEN SCHIP**

Ieder schip bezit een internationale roepnaam, die zowel met vlaggen kan worden gehesen – bijv. bij vertrek uit en binnenkomst in een haven - als in het radiotelegrafieverkeer als oproep of afzender kan worden gebezigd. Een dergelijke roepnaam bestaat uit vier letters.

Uit de eerste of de eerste twee letters van de roepnaam kan men gewoonlijk dé nationaliteit van het schip afleiden.

Voor Nederland zijn de letters PAAA tot en met PJZZ gereserveerd, waarbij aan de Nederlandse Antillen de groep, die aanvangt met PJ, is toegekend en aan Suriname die, aanvangende met PZ.

De internationale roepnamen van schepen kan men vinden in de *Schepenlijsten* van de betrokken landen.



## De Navo-seincode

Het internationale seinboek is vanzelfsprekend ontoereikend voor het gebruik bij tactische oefeningen en voor ander specifiek marinegebruik.

De landen, aangesloten bij de Noord-atlantische verdragsorganisatie, beschikken daarom nog over een onderling marineseinstelsel. Daarbij maakt men allereerst gebruik van de reeds vermelde internationale vlaggen en wimpels, maar daarenboven nog van 10 cijfervlaggen, 19 speciale vlaggen en 14 wimpels.

De seincode, waarin het gebruik van die vlaggen voor het onderlinge berichtenverkeer is opgenomen, is het „Allied Naval Signal Book”. De inhoud van dat boek is confidentieel, zodat op de betekenis van de daarin vermelde seinen niet nader kan worden ingegaan.

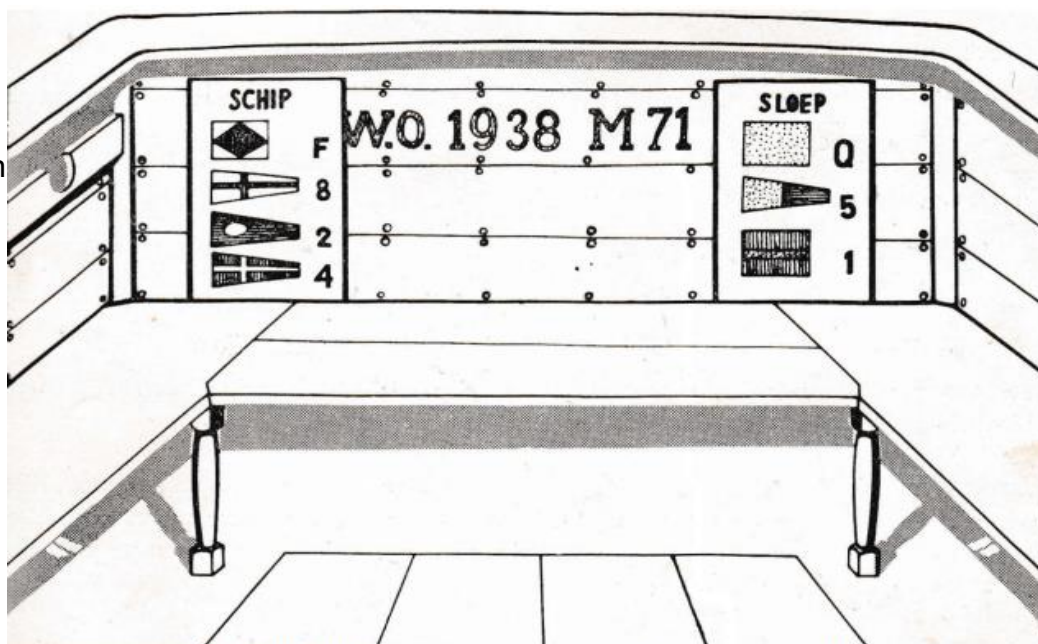
## HET NAAMSEIN

Het naamsein van een schip bestaat uit een letter, die het type aangeeft, gevolgd door twee of meer cijfers. Indien het naamsein als vlaggesein wordt gehesen, gebruikt men daarvoor de gewone lettervlaggen en cijferwimpels. De Navo-naamseinen staan vermeld in het „Visual Call Sign Book”. Zij zijn dezelfde als het registratiekenmerk, de letters en cijfers, die op de boeg en op het hek of de spiegel van een oorlogsschip staan geschilderd.

## Het sloepsseinboekje

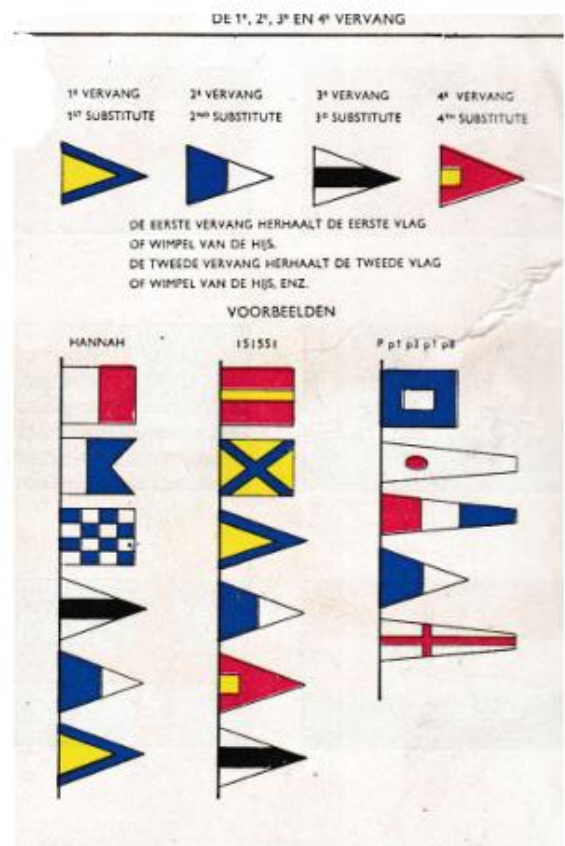
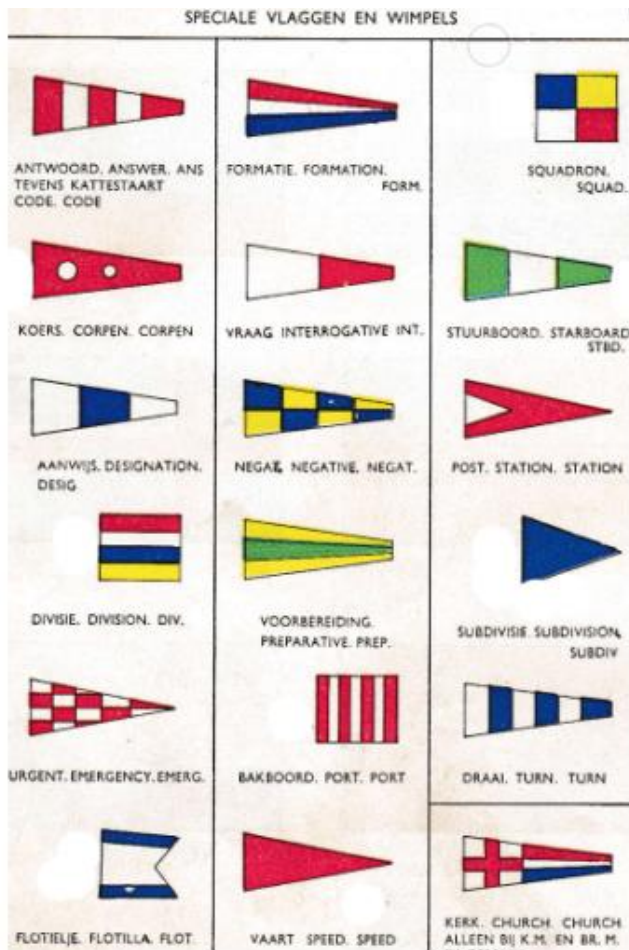
Het sloepsseinboekje, officieel aangeduid als *Voorschrift betreffende de verbindingen, van belang voor kleine landingsvaartuigen en sloepen*, bevat o.a. een eenvoudige vlaggeseincode voor het gebruik tussen schepen en marineseinposten enerzijds en kleine landingsvaartuigen en sloepen anderzijds. Alle vlaggeseinen uit dat boekje, die bestemd zijn voor sloepen, worden voorafgegaan door de lettervlag Q. De soort sloep wordt daarna aangeduid door een cijferwimpel, terwijl het nummer, dat aan een bepaalde sloep is toegekend, wordt aangegeven door een

Een  
wordt op  
aangeduid  
letter p van



cijfervlag.  
wimpel  
schrift  
door de  
,pennant”.

Fig. 519. Het sloepnaamsein is in iedere sloep aangebracht.



### Betekenis van de naamseinen:

Qp0	alle sloepen	Qp5	motorsloepen
Qp1	de admiraalssloep	Qp6	zeilsloepen
Qp2	de sloep van de chef-staf	Qp7	roeisloepen
Qp3	staf(motor)sloepen	Qp8 tot	gereserveerd voor plaatselijk toewijzen door
Qp4	de commandantssloep	Qp5p0	commanderende officieren.

### VOORBEELDEN

Bakboords motorsloep no. 2 van Hr.Ms. Gelderland moet naar boord terugkeren:

Qp5-2-p8p1p1-Q.

De sloep van de chef-staf van Hr.Ms. Karel Doorman moet op de landingsplaats blijven wachten tot nader order: Qp2-Rp8p1-50.

## HET MORSESCHRIFT

De verbindingsmiddelen, waarbij morseschrift wordt gebruikt, zijn:

de seintlamp, vlag aan stok, radiotelegrafie, lijntelegrafie, het „sounder“-apparaat en de sirene, fluit of misthoorn.

De tekens van het morseschrift worden gevormd door een „punt“ en een „streep“, die, op verschillende manieren samengesteld, letters, cijfers en leestekens voorstellen. De punten en



strepen kunnen zowel door licht als door geluid worden overgebracht dan wel op papier worden genoteerd.

## Het Morse-alfabet

### DE LETTERS

A • —	J • — — —	S • • •
B — • • •	K — • —	T —
C — • — •	L • — • •	U • • —
D — • •	M — —	V • • • —
E •	N — •	W • — —
F • • — •	O — — —	X — • • —
G — — •	P • — — •	Y — • — —
H • • • •	Q — — • —	Z — — • •
I • •	R • — •	

Opgemerkt wordt, dat geen enkele letter uit meer dan 4 tekens bestaat en dat de letters, die het veelvuldigst voorkomen, in het algemeen uit het minste aantal tekens bestaan.

### DE CIJFERS

De symbolen voor de cijfers bestaan alle uit 5 tekens. De punten en strepen staan niet door elkaar: ieder cijfer begint met een of meer punten of een of meer strepen.

1 • — — — —	6 — • • • •
2 • • — — —	7 — — • • •
3 • • • — —	8 — — — • •
4 • • • • —	9 — — — — •
5 • • • • •	10 — — — — —

### SPECIALE SEINEN EN LEESTEKENS

Scheiteken	BT	— • • • —	gaat vooraf aan en beëindigt de inhoud van een bericht.
Uitnodigingssein	K	— • —	wordt aan het einde van een uitzending gebruikt, wanneer een antwoord wordt verlangd. Het wordt ook gebruikt, wanneer de geadresseerde de oproep beantwoordt, en betekent dan „Ik ben gereed om te ontvangen”.
Reçuteken	R	• — •	bericht ontvangen.
Sluitteken	<u>AR</u>	• — • — •	einde bericht, antwoord wordt niet verlangd.
Punt	<u>AAA</u>	• — • — • —	het puntteken in een klare tekst;
Vergissingsteken	<u>EEEEEEEE</u>	• • • • • • •	het zojuist geseinde is verkeerd.

## DE LENGTEVERHOUDING VAN EEN STREEP EN EEN PUNT EN HUN ONDERLINGE AFSTAND

Tussen punten en strepen moet men pauzeren (spaties). Stelt men de punt gelijk aan een tel, dan is de streep gelijk aan 3 tellen, de spatie tussen de elementen van eenzelfde letter of cijfer gelijk aan één tel, de spatie tussen de letters van eenzelfde woord gelijk aan 3 tellen en de spatie tussen de woorden gelijk aan 7 tellen. Bij het versnellen van het tempo wordt de tijdsduur van de spaties korter.

### Het leren seinen

Ten einde het morseschrift te leren, nemen we de letters bij elkaar, die qua teken verwantschap met elkaar vertonen, en leren die per groep grondig uit het hoofd. De groepen zijn: AUV, AWJ, EISH, NDB, TMO, PX, YQ, ZG en C.

De daarna te houden oefeningen moeten zowel het seinen als het „nemen” betreffen. In het begin doet men dit het beste met behulp van het z.g. „sounder”-apparaat, dat de morsetekens in geluid omzet. Wanneer de resultaten bevredigend worden, kan worden overgegaan op lichtseinen.

In veel opleidingen wordt de leerlingen het seinen en opnemen geleerd met behulp van groepen van letters en cijfers, die willekeurig dooréén zijn geplaatst. Als de beginnening aanvangt met klare taal, is hij geneigd te gaan raden. Een bruikbaar oefenbericht kan worden gemaakt door letters en cijfers in de verhouding 2 : 1 te mengen en het resultaat te verdelen in groepen van 4. Iedere groep heeft dan de gemiddelde tijdsduur van een woord (vijf letters) in klare taal. Op deze wijze kan dan later de vaardigheid worden aangegeven in snelheid: „20 woorden per minuut” betekent het zonder fouten kunnen geven en/of nemen van 100 lettertekens in één minuut.

Een voorbeeld van een oefenbericht, bestaande uit „woorden” van 4 letters en cijfers, is:

QU1F NS8Z M4O8 9G4J 9MIY 2K7A TVXO ESL3 JOPC V35D CE7R WH6B

### DE ARMSEINEN

De letters van het alfabet worden voorgesteld door de armen, voorzien van handvlaggen, een bepaalde stand te doen innemen (fig. 520). Het is noodzakelijk, dat de hoek, die de armen daarbij ten opzichte van de verticaal innemen, op de juiste wijze wordt gevormd, omdat het tot standkomen van een goede verbinding hiervan afhangt.

### Het oefenen

Armseinen of semafoor kan men leren door alleen de armen te gebruiken, maar ook het oefenen met handvlaggen is noodzakelijk om te leren met de stokken de juiste hoeken te maken. Bij het maken van een letterteken met de handvlaggen moet de lijn van de schouder naar de punt van de stok volkomen recht zijn (zie fig. 5 20).

De eenvoudigste wijze om de tekens te onthouden is: deze in series van cirkels te nemen:

1e cirkel:	A t/m G	4e cirkel:	T, U en Y
2e cirkel:	H t/m N (m.u.v. de J)	5e cirkel:	J en V

3e cirkel:

O t/m S

ter aanvulling:

W, X en Z

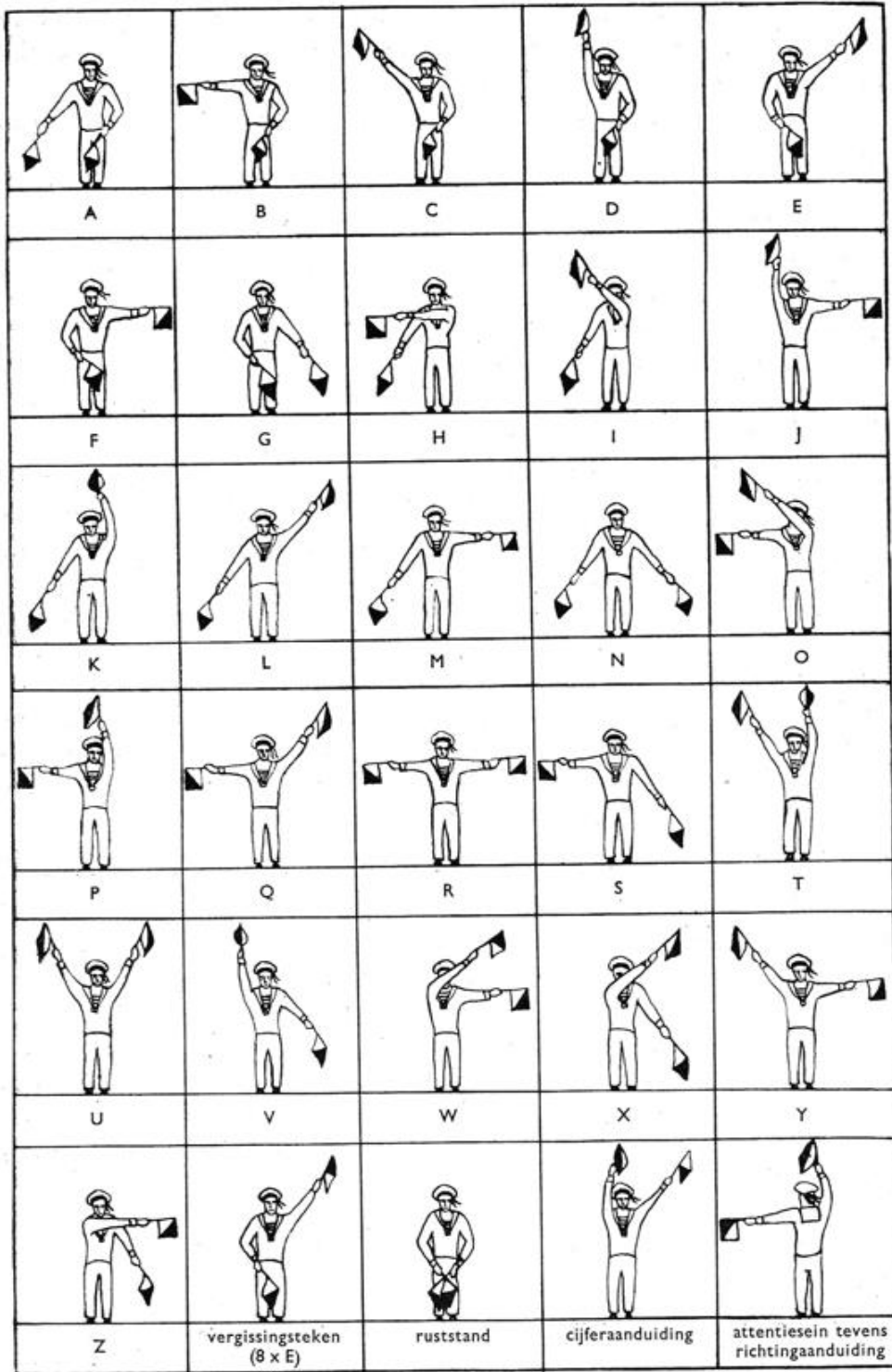


Fig. 520. De armseinen

In de eerste cirkel worden de letters A t/m C gemaakt met de rechterarm, E t/m G met de linkerarm. De D mag met beide armen worden aangegeven. In de tweede cirkel wordt de rechterarm in de stand van de letter A gehouden en bepaalt de linkerarm het letterteken. Zo vormt men de letter L door de rechterarm in de stand voor A en de linker in de stand voor E te houden.

De armen bewegen zich van teken tot teken langs de kortste weg in het verticale vlak. Het bewegen van de elleboog moet worden tegengegaan, want het werkt slecht seinen in de hand. De handvlaggen moeten klaar kunnen uitwaaien.

Zet de voeten ca. 40 cm uit elkaar. Men staat dan stevig, zodat men niet met het lichaam hoeft te gaan zwaaien om overeind te blijven staan.

De meest voorkomende fouten zijn:

de arm is te dicht bij het lichaam bij de A en de G,  
de arm is niet horizontaal bij de B en de F,  
de arm staat niet precies schuin omhoog bij de C en de E,  
de arm staat niet precies verticaal bij de D.

## **Opstelling en wijze van seinen**

Bij het seinen moet men zich op een in het oog vallende plaats opstellen en erop letten, dat de achtergrond zover mogelijk verwijderd is. De kim is de beste achtergrond.

Het is raadzaam langzaam en nauwkeurig te seinen. Het haastig vormen van letters heeft meestal vergissingen en fouten tot gevolg. Een armseinbericht, dat met een snelheid van 6 woorden per minuut wordt overgeseind en direct goed wordt afgelezen, is meer waard dan een bericht, dat moet worden herhaald, omdat de seiner door te grote snelheid de letters niet goed vormt.

Het richtingsteken (J) geeft de zijde aan, waarin de letters moeten worden gelezen. Het is namelijk soms nodig in een richting te seinen, die tegengesteld is aan de richting van de seinnemer. Deze moet dus tevoren vaststellen in welke richting de seingever kijkt.

Het scheiteken (BT), de punt (AAA) en het herhalingsteken (IMI) worden op dezelfde wijze gebruikt als in het morseschrift.

## VOORRANG EN CLASSIFICATIE

### **Voorrangsaanwijzingen**

De behandeling van een bericht kan door de verbindingdienst worden versneld of vertraagd, afhankelijk van de graad van urgentie, die er door de opsteller aan wordt gegeven. Het geven van een graad van urgentie noemt men het geven van een *voorrangsaanwijzing*.

De voorrangsaanwijzingen zijn:

*„flash”, zeer dringend, dringend, spoed, routine en uitgesteld.*

„Flash” en zeer dringend worden slechts in uitzonderlijke gevallen gebruikt. Ieder bericht met de voorrangsaanwijzing dringend of spoed wordt - in deze volgorde - zo spoedig mogelijk behandeld.

### **Classificatie**

Behalve van een aanduiding van de voorrang wordt ieder bericht voorzien van een classificatie.

De classificaties zijn:

*zeer geheim, geheim, confidentieel, dienstgeheim en niet geheim.*

Berichten, voorzien van een der eerste twee classificaties, mogen slechts worden behandeld door officieren. De overige ook door schepelingen, behorende tot bepaalde dienstvakken, zoals

telegrafisten, seiners, codeurs-telexisten en het personeel van de gevechtinformatiedienst. Hoe een en ander precies is geregeld, kan men vinden in de *Regeling van de inlichtingendienst*. Dienstgeheime berichten mogen slechts bekend worden gemaakt aan militairen, voor zover het hun aangaat, terwijl berichten met de classificatie „niet geheim” geen geheimhouding vereisen, doch daarover niettemin aan buitenstaanders nooit mededeling mag worden gedaan.

## DE INTERNE VERBINDINGEN AAN BOORD

Onder de interne verbindingen wordt hier de verbindingmethoden verstaan, die dienen voor het overbrengen van berichten aan boord. Hiertoe rekenen we: de ordonnans, de spreekbuis, de scheepsomroep, de telefoon, de intercom en de buizenpost.

Voordat men ertoe overgaat één van deze verbindingsmiddelen te gebruiken, behoort men er zich van te vergewissen, wat de eisen zijn, die ten aanzien van de overbrenging van het betrokken bericht moeten worden gesteld.

Zo moet een alarmbericht, waarbij een groot aantal mensen snel moet worden bereikt, per scheepsomroep worden gedaan, doch een inlichting betreffende de tijd van zonsondergang kan per telefoon worden afgehandeld. Evenzo is het duidelijk, dat men geen ordonnans zal gebruiken, als men sneller en duidelijker een spreekbuis kan bezigen. Indien er echter tijdens het gevecht treffers zijn gevallen, waardoor de verbinding per spreekbuis is verbroken, moet men daar echter wel toe overgaan.

## HET OVERBRENGEN VAN MONDELINGE BERICHTEN

Bij het overbrengen van mondelinge berichten, om het even of dat per telefoon, spreekbuis, omroep of scheepsomroep geschiedt, is er een aantal regels, die men voor ogen moet houden. Die regels zijn:

Bezint eer ge begint, d.w.z. bedenkt eerst, wat u precies wilt zeggen, voordat u gaat spreken.

Lees een geschreven bericht eerst zelf door alvorens het door te geven.

Spreek duidelijk en met nadruk.

Spel eventuele namen fonetisch uit, indien dit de goede overkomst van het bericht kan bevorderen.

Spreek cijfergroepen fonetisch correct uit.

Maak uw bericht altijd zo kort mogelijk.

### **De ordonnans**

Schepelingen, aangewezen voor het verrichten van ordonnansdiensten, moeten alle officieren en onderofficieren bij naam en rang kennen en tevens grondig op de hoogte zijn van de indeling van het schip. De ordonnans moet zijn boodschap zo snel mogelijk langs de kortste weg afleveren. Hij heeft daarbij het recht van voorrang en mag bijvoorbeeld niet talmen met het betreden van de hut van een hoofdofficier, als hij een bericht voor hem heeft.

Indien de ordonnans een belangrijke mondelinge boodschap mee krijgt, moet hij die ongevraagd herhalen alvorens te vertrekken. Begrijpt hij het bericht, dat hem wordt medegedeeld, niet goed, dan moet hij om herhaling vragen. Foutief overgebrachte berichten leveren niet alleen vertraging op, maar kunnen bovendien ernstige gevolgen hebben.

Bij het meenemen van geschreven berichten overtuigt de ordonnans zich er eerst van. voor wie het bericht bestemd is en of hij al of niet op antwoord moet wachten.

Lukt het de ordonnans niet zijn bericht af te geven, dan moet hij zijn opdrachtgever onmiddellijk in kennis daarvan stellen.

Hoe belangrijk het overbrengen van een bericht kan zijn, blijkt uit de geschiedenis. Het is nl. waarschijnlijk, dat Napoleon de slag bij Waterloo zou hebben gewonnen, ware het niet, dat tot driemaal toe de paarden van de ordonnansen, die hij had gestuurd, onderweg een hoefijzer verloren. Daardoor konden zij hun opdracht, de gereed staande reserve-legerkorpsen te waarschuwen, niet tijdig overbrengen.

WORDT  
VERVOLGD

DE MEMOIRES VAN

ANNO '61

BIJ DE KONINKLIJKE MARINE



**Slot**

**SEPTEMBER**

't Was in deze maand, dat iedere rechtgeaarde ANNO de eerste weken in Nieuwediep vertoeft. Aldaar immers wordt dan het nieuwe studiejaar aan het Koninklijk Instituut voor de marine ingeluid, te beginnen met de installatie van de nieuwe adelborsten.

Deze, altijd weer indrukwekkende plechtigheid, vond plaats op dinsdag de 5de, des middags op het z.g. bokkeveldje van deze inrichting. Vier-en-zestig „baren” stonden aldaar aangetreden, zo juist in het bekende baadje met de rode kraag gestoken. Uiteraard omringd door de respectievelijke ouders, die hun zoons bij deze intrede in het marineleven graag nog even terzijde wilden staan.

Twee dagen later waren het de zo juist afgestudeerden van het Koninklijk Instituut, welke door de commandant der zeemacht in Nederland werden beëdigd. Zeggen en schrijven: 39 officieren, die aldaar in de marine-club, eveneens omringd door hun ouders, familieleden en tal van autoriteiten, de wel belangrijkste dag in hun nog subtiële marine-carrière beleefden, 't Was verbazend jammer, dat door het slechte weer deze plechtigheid niet op het Nieuwe Haventerrein kon plaatsvinden, zoals aanvankelijk geplanned was. Maar ja . . . de weergoden heeft zelfs een ANNO niet in de hand.

Diezelfde middag nog scheeppe ik mij in aan boord van Hr. Ms. kruiser De Zeven Provinciën, welke tezamen met Hr.

Ms. jagers Rotterdam en Friesland, naar Antwerpen trok om aldaar met Belgische vlooteenheden „Nederlands-Belgische vlootdagen” te houden. Het was een vaartocht, die ik mij nog lang zal heugen, want er stond een verschrikkelijke storm, maar eenmaal in Antwerpen aangekomen werd alles weer „goedgemaakt” door de genoeglijke dagen, die toen volgden.



In deze periode werd door het korps mariniers een hoge gast ontvangen, generaal Sir Ian H. Riches, de commandant van het Britse korps zeesoldaten. Begrijpelijk lieten zijn gastheren geen moment onbenut om deze bevelhebber hun korps in alle facetten, vanaf Rotterdam via Doorn tot Texel, te tonen.

Voor het overige was september voor onze Koninklijke marine een echte oefenmaand. Allereerst de Nato-oefening „High Test 6”, welke op de 6de begon en een lange tijd duurde. Het was maar een zogenaamde „papier-oefening” om de paraatheid van de verschillende hoofdkwartieren en commandoposten te beproeven; je moet evenwel bij de verbindingdienst of bij het bureau operatie gezeten hebben om te weten wat zulk een administratieve beproeving betekent.

Vervolgens de Nato-oefening „Fish Play 6”, welke van de 19de tot de 29ste in het westelijke gedeelte van de Atlantische Oceaan gehouden werd en waaraan naast Amerika en het Verenigde Koninkrijk, ook Canada en Nederland deelnamen.

Deze oefening had onder meer ten doel de kennis met betrekking tot de onderzeebootbestrijding te bevorderen, waarvoor wij dan ook onze onderzeeboot Hr. Ms. Zeeleeuw hadden afgevaardigd, 't Was, qua oefenings- gebied. dus wel een heel stuk van huis, maar aangezien Hr. Ms. Zeeleeuw zojuist met de andere schepen van smaldeel V een bezoek aan Canada had gebracht, kon zij deze belangrijke oefening dus gemakkelijk meepikken. Verder de Nato-oefening (hoe komen ze toch altijd aan die prachtige namen) „Longhop/Tigre Orange”, welke ongeveer in diezelfde tijd, van 21 tot 28 september in de Noordzee gehouden werd en waaraan zee- en luchtstrijdkrachten van Engeland, Frankrijk, België, Duitsland en Nederland deelnamen. Deze manoeuvres werden gehouden onder auspiciën van de geallieerde bevelhebbers der zee en luchtstrijdkrachten in de Kanaalzone en de Noordzee ... om de onderlinge samenwerking tussen deze bevelhebbers te testen, tevens om het vegen van mijnen te beoefenen.

De opererende strijdkrachten van de Benelux stonden daarbij onder bevel van onze commandant zeemacht; ik wilde in diens hoofdkwartier, ergens aan de Nederlandse kust, even mijn neus laten zien, maar ik werd als „outsider” onmiddellijk uitgewezen.

Tenslotte de herhalingsoefeningen bij het korps mariniers, welke op 28 augustus reeds begonnen waren en op de 2de oktober eindigden. Circa 1100 man, voor het overgrote deel daarvoor speciaal onder de wapenen geroepen, namen hieraan deel om hun kennis als marinier weer eens wat op te frissen en de korpsgeest weer eens echt in het hart te voelen. Het waren interessante oefeningen, vooral die meerdaagse bataljons-oefening op de Veluwe, met daarnaast hoopjes plezier en vele goede oude herinneringen, want als oud-mariniers weer eens bij elkaar zijn . . .

Is het te begrijpen, dat ik door een dergelijk druk oefenprogramma helemaal geen tijd had om smaldeel 5 na zijn Canadese reis omstreeks de 20ste in Nederland te begroeten, nog minder om die fraaie CS2FI-trackers te bewonderen, die ons vliegkampschip als Canadese gift (onder MDAP-voorwaarden) uit Halifax had meegenomen.

## **OKTOBER**

Bij het vallen van de eerste herfstbladeren kwam ook de herfst in het eigen leven. Ik voelde dat zo ineens. De kracht was eruit. Misschien kwam dat ook wel door het magerder worden van de

scheurkalender. Ik realiseerde mij plotseling dat het jaar, dat mij gegeven was, ten einde ging lopen.

Hoe het echter ook zij, naar buiten liet ik niets merken. En dus was ik op de 2de op het marine vliegveld Valkenburg aanwezig, teneinde van hoofdvlootpredikant ds. J. H. Sillevius Smitt afscheid te nemen, tevens om diens opvolger ds. J. W. Sepmeyer welkom te heten.

Wat was dat een heerlijke dank- en inhuldigingsdienst, welke aldaar in de kapel van het vliegveld gehouden werd en hoe intiem en gezellig was de daarop volgende receptie. Om het heel kort te zeggen: de Koninklijke marine, in aanwezigheid van Z.K.H. de Prins der Nederlanden en de minister van defensie, nam op een waardige wijze afscheid van een groot man en een groot vriend.

Een paar dagen later voerde mijn weg naar Nieuwediep om aldaar eens te bekijken hoe de onderzeedienst onder de pannen was gekomen. Deze dienst was namelijk in de loop van september vanuit Rotterdam naar Den Helder verhuisd . . . naar een fraaie, moderne kazerne, die ik dan ook met welgevallen bewonderd heb. Dit bezoek bracht ik op de 6de, op de zelfde dag, dat 's middags bij de mijnendienst vier ondiepwatervlootmijnenvlegers tegelijk in dienst werden gesteld.

Dit was nog nimmer, naar de historici schreven, bij onze marine vertoond, vandaar dat ik een dergelijke unieke plechtigheid niet wilde missen. En om dan maar meteen die andere unieke plechtigheid te vermelden: op de 18e werd het fregat Hr. Ms. Lynx, dat in 1956 op MDAP-voorwaarden van de Amerikaanse marine was ontvangen, wederom aan deze goede gever teruggegeven, die het onmiddellijk daarop aan de Italiaanse marine overdroeg. In een kort tijdsbestek dus, nauwelijks een half uur, wisselde dit schip tweemaal van „eigenaar”.

Inmiddels maakte ik op de 11de mijn laatste werkelijke vaartocht mee. Dat was aan boord van Hr. Ms. vliegveldschip Karel Doorman, welke bodem die dag een aantal leden van de ministerraad een interessante vaartocht op de Noordzee deed beleven.

Enige oefeningen, in het bijzonder uitgevoerd door onze vliegtuigen, werden ter hoogte van Hoek van Holland daarbij gehouden.

De internationale spanningen rond Berlijn als „brandpunt” waren in de loop van de laatste maanden ernstig toegenomen, vandaar dat ook onze Koninklijke marine, in bondsgenootschappelijk verband met de andere Nato-landen, besloten had de paraatheid van haar strijdkrachten te verhogen. Een van de gevolgen daarvan was het in dienst stellen van Hr. Ms. jager Overijssel op de 16de oktober.

Twee dagen later mocht de Koninklijke marine zijn inspecteur-generaal voor de tweede maal gedurende deze maand begroeten, thans te Nieuwediep, alwaar de Prins een werkbezoek bracht aan Hr. Ms. opleidingsschip Zearend en de kazerne Erfprins.

## **November**

Zijne Koninklijke Hoogheid arriveerde in de morgenuren per marine heli-copter, doch moest, door het verslechteren van het weer, de terugreis naar paleis Soestdijk per auto ondernemen. Gedurende de tweede helft van deze maand waren beide smaldelen druk aan het oefenen. Smaldeel I, op najaarsreis in het Middellandsezegebied, waarbij de bevelhebber der zeestrijdkrachten nog even een kijkje kwam nemen; smaldeel V, deelnemend aan Nato-oefening „Sharp Squall”, in de omgeving van de Britse eilanden.

Helaas moest onze MLD op het eind van laatstgenoemde oefening nog een tragisch ongeval beleven, toen in de namiddag van de 25ste een van de helicopters, gestationeerd aan boord van Hr. Ms. Karei Doorman, vlak achter dit vliegkampschip op zee een noodlanding moest maken. Een van de vier inzittenden, de adjudant onderofficier vlieger J. F. van Maas, kon toen uit het snel zinkende vliegtuig niet meer worden gered . . .

November was voor mij, wat uw marine betreft, wel de meest rustige maand en dat kwam mij goed uit, gezien de ouderdomsgebreken, welke mij thans danig dwars gingen zitten. Ik bleef dus rustig thuis om slechts een paar „nieuwttjes” te vernemen.

Het MOC te Voorschoten heeft zijn „poort tot de vloot” voorgoed gesloten, hetgeen natuurlijk niet wilde zeggen dat de aanname en keuring van nieuw beroeps- en dienstplichtig personeel de wereld uit was. Een nieuwe „poort” was in het MOKH te Hilversum opgetrokken, welke op de 10de on. officieel geopend werd.

Hr. Ms. fregat van Amstel, het stationsschip in de Nederlandse Antillen, bracht omstreeks de 16de een bezoek aan St. Eustatius, teneinde aanwezig te zijn bij de 185-jarige herdenking van het eerste saluut aan de Amerikaanse vlag. Volgens de kronieken werd dit saluut op 16 november 1776 op last van de toenmalige gouverneur van dit eiland gegeven aan het Amerikaanse oorlogsschip „Andrew Dorea”. Dit doet mij opmerken, dat ik in deze memoires weinig over de Koninklijke marine in de Nederlandse Antillen verteld heb. Daar ging echter dit jaar alles rustig zijn gang ... zonder specifieke of bijzondere gebeurtenissen.

Hetzelfde geldt voor Nederlands-Nieuw-Guinea, tenminste wat de Koninklijke marine betreft. Met betrekking tot de vergaderingen van de Verenigde Naties stond Nederlands- Nieuw-Guinea vooral deze maand wel bijzonder in de belangstelling en publiciteit.

En dan die intensieve zoekacties naar de vermiste zoon van de Amerikaanse gouverneur Rockefeller in de omgeving van de zuidmonding van de Eilandenrivier in Nederlands-Nieuw-Guinea. Deze actie hield, we mogen wel zeggen, een groot deel van de wereld bijna twee weken lang in spanning, helaas zonder het vinden van Michel Rockefeller tot resultaat te hebben.

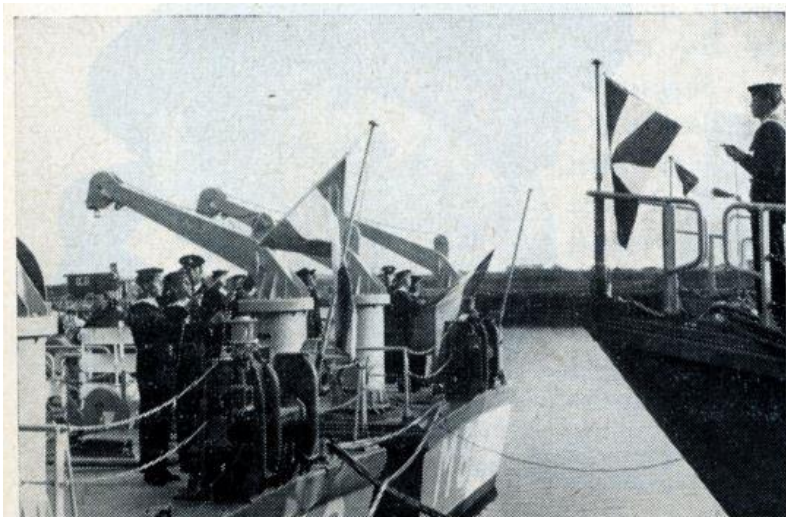
## DECEMBER

Zo braken dan de eerste decemberdagen aan, dagen, welke mij aanvankelijk met enige jaloezie vervulden ten opzichte van...

Sinterklaas. Want om deze man op zulk een hoge leeftijd nog rap over straten en daken te zien gaan, daar kon deze

ANNO niet tegenop. Maar ziedaar, toen ik op 4 december des avonds even het marva-centrum in Amsterdam bezocht en aldaar bemerkte, dat deze goedheilig man uit Spanje in feite niemand anders was dan een verkleedde, jeugdige marva-officier, toen was ik onmiddellijk over dit dieptepunt heen, ja, voelde ik in mij zelf weer iets van de jongeling terugkomen

Op de middag van die dag vertoefde ik bij de werf De Noord N.V., alwaar de laatste ondiepwatermijnenveger, de zestiende dus, aan zijn element werd toevertrouwd.



Vier ondiepwatermijnenvegers in dienst

Dat was de „Van Versendaal”, waarvan de doop en de tewaterlating op grootse wijze geschieden. Er was zelfs een squadron van reeds in dienst zijnde zusterschepen van Amsterdam binnendoor via Rotterdam naar Alblisserdam gekomen om aan deze plechtigheid nog meer luister bij te zetten.

Een week later, op de Ude, was ik de gast van het korps mariniers ter gelegenheid van de 296ste korpsverjaardag. Feitelijk diende dit feest op de 10de gevierd te worden, maar aangezien deze datum in mijn Anno-leven op een zondag viel, had men de plechtigheden een dag verschoven. Alzo was ik getuige van de traditionele kranslegging op de begraafplaats Crooswijk en een dito kranslegging bij het gedenkteken op de Maasbrug, gevolgd door een korte, maar indrukwekkende parade. Het deed mijn oude hart weer goed in het midden van deze mariniersvrienden te zijn.

En dan tot slot een laatste herinnering aan Nieuwediep, waar ik in de week van het assault een bezoek bracht aan het Koninklijk instituut voor de marine. Niet zozeer om dit adel- borstenfeest zelve, dan wel om zo'n beetje het afscheid te herdenken van een zevental aspirant marva-officieren, die — volgens zeggen voor het eerst in de marine historie — op dit instituut een opleiding van 2% maand hadden gevolgd, ondermeer tezamen met hun mannelijke collega's van de codedienst. Dit afscheid vond plaats op de 14de, waarvoor ik ook nog even aan boord was van hun wachtschip „Schorpioen” om daar voor het laatst te vertoeven in die gezellige kring, die men „marva” noemt.



Asp. reserve officieren Marvo op het K.I.M.

*Dit zijn dan mijn memoires, welke ik op de 15e december beëindig, niet omdat de rest van deze maand en ook de rest van dit jaar voor u onbelangrijk zou kunnen zijn, maar omdat dit geschrift in druk moet, opdat u het bij de jaarwisseling zult kunnen lezen.*

*Het deed mij weer goed om dit alles opnieuw te beleven, even goed als het mij deed een jaar lang in uw midden te vertoeven.*

*Als gij dit leest zal ik er niet meer zijn. Op oudejaarsnacht klokke 12 zal vader Tijd mij wel weten te vinden en mijn levenskaars uitblazen, zoals hij dat bij mijn duizenden voorgangers heeft gedaan. Op de voorplaat van dit lijfblad ziet gij mijn opvolger, ANNO 1962, een armzalig manneke, dat onder veel knaleffecten u*

*gepresenteerd wordt. Enfin.... 't zij hem gegund. Alleen hoop ik dat, wanneer zijn leven ten einde loopt en hij ook tot dergelijke memoires komt, u zal kunnen getuigen dat het eveneens een goed jaar zal zijn geweest.*





*God zegene u, in uw werk bij de Koninklijke marine en in uw persoonlijk leven.*

---

**Uit: Jaarboekje van het Korps Adelborsten 1952.**

#### NATIONALE RAMP TREFT NEDERLAND.

Voor het ter perse gaan van dit Jaarboekje, werd een gedeelte van Nederland getroffen door een watersnood, die duizenden mensen in de grootste nood bracht. Groot was de ontsteltenis in geheel Nederland, groot echter ook de offervaardigheid, die allerwege aan de dag werd gelegd. Van het Korps Adelborsten, dat onmiddellijk zijn diensten spontaan aanbood, zijn enkele ploegen in de hulpverlening ingeschakeld. Thans menen wij er goed aan te doen de impressies, door één der Adelborsten opgedaan, alsnog in dit Jaarboekje weer te geven. De Redactie.

Dinsdag 3 februari 1953.

De eerste ploeg adelborsten vertrekt naar Rotterdam, om ingeschakeld te worden bij de hulpverlening aan de door het water geteisterde gebieden. Vijftien oudste jaars, vol enthousiasme en werklust, vol hoop en goede moed iets te kunnen doen, te kunnen helpen bij de grote nood, waarin talloze Nederlanders zich bevinden. Tijdens de treinreis naar Rotterdam kenmerkt de stemming zich door een vage angst voor de ellende, die wij wellicht te zien zullen krijgen, ofschoon wij niets méér met zekerheid weten, dan dat ons voorlopig doel de Onderzeedienstkazerne is. Aldaar aangekomen, wordt ons medegedeeld, dat wij nog dezelfde avond geplaatst zullen worden aan boord van een tot evacuatieschip omgebouwde L.C.T., de "Willem I". Het schip zal vannacht nog naar Bruinisse vertrekken. De embarkatie vindt onmiddellijk plaats, met achterlating van al onze barang.

Aan boord ontmoeten wij de mensen, met wie wij de eerstvolgende weken moeten samenwerken; mannen uit Giethoorn, die zich zelf met hun punters ter beschikking hebben gesteld, om nood te lenigen, waar en hoe dit mogelijk is. Eenvoudige landarbeiders, stug van aard, niet gewend om met vreemden om te gaan. De eerste kennismaking met hen is weinig hoopgevend. Verder onderofficieren van de Marine en wegenwachters, mensen, evenals wij, vol verlangen het hunne tot leniging van de nood bij te kunnen dragen.

's Nachts, te 02.00 uur, vertrekken we via de Maas, Dordtse Kil en Hollands Diep naar de Zeeuwse wateren. Alvorens we die bereiken, worden we voor het eerst geconfronteerd met de werkelijkheid van de ramp, en zien, hoe die onze verbeeldingskracht verre te boven is gegaan. Hele dorpen in de Dordtse Waard onder water, grote gaten in de dijken, terwijl voorbijdrijvend huisraad, klompen en kleding stomme getuigen zijn van wat er zich de laatste dagen heeft afgespeeld. Bij Bruinisse aangekomen zien wij, hoe mensen met helicoptères van de daken worden gehaald en neergezet worden op een dijk, om vandaar per schip naar veiliger oorden te worden vervoerd.

Ons schip krijgt intussen de opdracht naar Nieuwe Tonge op te stomen, om de aldaar verblijvende mensen te evacueren. Hier gaan we voor het eerst daadwerkelijk hulp verlenen. De punter-bootjes worden buiten boord gehesen. De bemanning ervan zal bestaan uit twee mensen uit Giethoorn en één adelborst. De opdracht die ons gegeven wordt, luidt: redt, wie te redden valt. De punters kunnen gemakkelijk via gaten in de dijk de polders binnenvaren. Door het dorp varende beseffen wij de ramp in zijn volle omvang. Hetgeen we hier gezien hebben is onbeschrijflijk.

Gelukkig zijn we niet de enigen, die mensen van geïsoleerde plaatsen trachten te halen. Tientallen helicoptères verrichten zulke prestaties, dat wij na verloop van enige tijd overbodig worden. Uit radioberichten blijkt ook weldra, dat alle getroffen, die zich in levensgevaar bevonden, thans allen op veilige plaatsen ondergebracht zijn. Ons punter-moederschap krijgt nu de opdracht mensen en materiaal naar Zierikzee te brengen.

Hier wacht een taak, die ons bijna twee weken in beslag zal nemen; het redden van het nog levende vee uit alle ondergelopen polders van Schouwen-Duiveland. Enkelen van ons krijgen als standplaats Renesse, terwijl de overigen onderdak vinden in een school in Zierikzee, die op zeer improvisatorische wijze tot slaapgelegenheden is omgevormd.

Ons dagelijks werk bestaat uit het varen langs alle boerderijen om te onderzoeken of er nog levend vee in de stallen aanwezig is. De uitgestrektheid van de polders noodzaakt weldra een gedeelte van onze ploeg zijn behuizing in de polders zelf te zoeken. Zo wordt een droog bovenhuis in het dorpje Dreischor ingericht tot woonverblijf. Het contact met de Zierikzeese ploeg, die hen van proviand moet voorzien, wordt onderhouden met een walkie-talkie.

Afgesneden van de buitenwereld is er hier, in alle bescheidenheid, veel en hard gewerkt, zowel door de vaste bemanning van de punters als door de adelborsten. De omstandigheden, waarin gezwoegd moest worden, waren zeer ongunstig. Stormachtig weer, gepaard met veel sneeuwbuien, dat van de polders woelige binnENZEETJES maakte, die vaak vrij veel gevaar opleverden voor de onstabiele, slechts 25 cm diep stekende bootjes. De boerderijen waren slechts met de grootste inspanning te bereiken door krachtige stromingen, die de punters tegen de muren dreigden te slaan. De te redden dieren waren veelal zeer schichtig en onhandelbaar en door het water, de honger en de kou vaak te stijf om op eigen krachten in het bootje te komen.





*S-51 helicopter in actie tijdens de watersnoodramp 1953*

Enemaal in de punters, konden we ze slechts met de grootste moeite rustig houden, bang als ze waren voor het overspattende water en het hevig schommelen. Iedereen van ons werd ook bijna dagelijks drijfnat, waarbij gebrek aan ook maar de minste reserve-kleding een vervelende factor was.

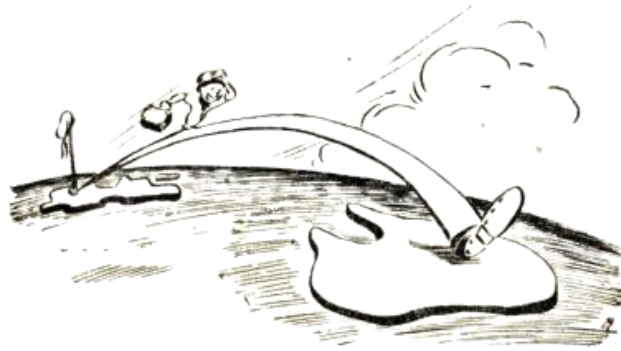
Na enkele dagen is onze pet het enige kledingstuk, dat reminiceert aan Adelborsten; verder loopt iedereen in de meest vreemdsoortige tenues rond, geschonken door het Rode Kruis. Onder deze omstandigheden zijn twee groepen mensen elkaar leren begrijpen en waarderen. De moeilijkheden en het gevaar hebben zo'n samenwerking doen ontstaan tussen Giethoornnaars en Adelborsten, dat alle verschillen, op welk gebied ook, van secundair belang werden. We wisten, dat we elkaar nodig hadden en dienovereenkomstig hebben we ook onze houding ten opzichte van elkaar bepaald.

Bijna twee weken lang varen we, dag in dag uit, met kleine wankele bootjes, vol grote schichtige dieren, over de polders. Op de meest vreemde plaatsen vinden we paarden en koeien: in kerken, op zolders en zelfs, schier ongelooflijk, in de hanebalken van een schuur. Vaak varen we uren lang langs boerderijen, waar helaas geen dieren meer te redden vallen. Soms worden er voor een koe of varken de meest gevaarlijke toeren uitgehaald. De enige voldoening die we van ons werk krijgen, is steeds het beseffen, weer zoveel dieren gered te hebben, en ik kan U verzekeren, dat die voldoening niet gering is, als men de dieren in doodsangst gezien heeft. Als eindelijk al het levend vee uit de boerderijen gehaald is, bemerken we pas, hoe afmattend het werk geweest is. Het is begrijpelijk dat een ieder zeer naar de normale beschaving verlangde na een leven van veertien dagen tussen ruïnes en cadavers, zonder de gelegenheid je ooit te wassen, te scheren of te verschoneren.

De avond, voordat we vertrekken, heerst er ook een opgewekte stemming. Van officiële zijde worden wij, bij monde van de Maritieme Commandant Zierikzee, bedankt voor het gepresteerde werk. Bij deze gelegenheid blijkt ook, dat de verstandhouding tussen de Giethoornnaars en Adelborsten van dusdanige aard geworden is, dat een van hen tegen de officiële spreker de opmerking maakte: "let binne toffe kaerels, en as it in Oe vermogen ligt, mot Oe ze allemaol e striepie bie geven".

W.A.J. Wevers.

---



## NAAR AUSTRALIË

Geen demobilisatie-prioriteit

In een boodschap van de Commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië, medio Mei uitgegaan en gericht tot het personeel der zeemacht in Indië, is in de brede het vraagstuk van het thuisvaren en de demobilisatie van de Indische dienstplichtigen belicht.

Uit de woorden-van de admiraal is gebleken, dat ernstig wordt gewerkt om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de gerechtvaardigde verlangens van de betrokkenen en aldus hun belangen zo goed mogelijk te behartigen, voor zover de tijdsomstandigheden dit maar toelaten. Bij de behandeling van het demobilisatieprobleem komen natuurlijk heel wat gevallen aan de orde, welke afzonderlijke aandacht verdienen. Zo heeft de kwestie van demobilisatie, dan wel ontslag op korte termijn van het marinepersoneel, dat zich in de nabije toekomst een positie in Australië wil scheppen, de volle aandacht en belangstelling.

Vele marinemensen zijn met Australische vrouwen getrouwd en hebben in dat werelddeel meer kansen dan in Nederland, in Indië of waar ook. Zij hebben daar hun relaties gemaakt en maken een goede kans op een passende betrekking, welke kans echter met de dag afneemt, zolang zij nog in militaire dienst worden aangehouden.

Het is evenwel noodzakelijk het demobilisatieprobleem in de eerste plaats in zijn geheel te zien en dan zal het duidelijk zijn, dat het verlenen van prioriteit aan hen, die zich in Australië willen vestigen, op grond van het feit, dat zij daar hun particuliere belangen hebben, hoogst onrechtvaardig zou zijn tegenover in de eerste plaats de grote groep van Indische dienstplichtigen.

Zes, zeven jaren en soms nog langer geleden zijn deze uit hun burgerbetrekkingen weggehaald en ondervinden thans alle nadelen van een dergelijke langdurige afwezigheid uit de burgermaatschappij. Zij hebben ofwel de oorlog door gediend ofwel in gevangenschap verkeerd. Zij, die lange tijd in Australië hebben vertoefd, hebben boven alle anderen het grote voordeel gehad, dat zij leefden in een land van melk en honing, waar het beter was dan waar ter wereld ook. t

Op het ogenblik geldt voor het marinepersoneel — en voor ons heus niet alleen!, — dat wat het zwaarste, is ook het zwaarste moet wegen. Men mag verwachten, dat men het standpunt van de marineleiding billijkt, dat eerst degenen demobiliseren, die daarop krachtens hun langere-dienst- het meeste recht hebben. Juist in dit opzicht dient voorkomen te worden, dat bevoorrechtting tegenstellingen en ontevredenheid kweekt, in het bijzonder bij een groep, wélke gedurende zo lange tijd zovele offers heeft gebracht en zich nu terugvindt in een ontworpen maatschappij, waarin zij straks waarschijnlijk amper het hoofd boven water zullen kunnen houden. Dit te weten moet voor de anderen voldoende zijn om in te zien, dat de marineleiding zich ernstig beijvert een strikt eerlijke demobilisatieregeling te treffen, waarbij ieder zal worden losgelaten, zodra zulks in het algemene kader der omstandigheden mogelijk is.

### **Opdat zij met ere mogen rusten**

De Oorlogsgravenstichting verzocht ons onderstaande publicatie te willen opnemen, aan welk verzoek wij hierbij gaarne voldoen.

Binnenkort zal op de Vloot een inzameling worden gehouden, waarbij tevens het propagandageschrift van de Stichting, dat alle nadere bijzonderheden bevat, zal worden verspreid. Hiernaast bestaat uiteraard de gelegenheid om bijdragen rechtstreeks te storten op de girorekening 401.000 van de Oorlogsgravenstichting, waarvan het adres is Nieuwe Parklaan 14, 's-Gravenhage. (Tel. 558802).

Moge de Vloot, door ruim te offeren, in belangrijke mate bijdragen tot de verwezenlijking van het doel der Stichting, dat vervat is in haar devies: „Opdat zij met ere mogen rusten”.

Wij wekken iedereen op om bij de binnenkort bij de zeemacht te houden inzameling ten behoeve van voornoemde stichting op waardige wijze in de zak te tasten.

### **De oorlogsgraven.**

Van hen, die in de afgelopen jaren de Nederlandse Kleuren ter zee dienden — hetzij als militair, dan wel als burger — keerden er duizenden niet meer naar huis terug.

Voor het grootste deel vonden zij in de golven het zeemansgraf, maar toch waren er ook velen, die 'hier of daar ter aarde konden worden besteld.

Vèr buiten de grenzen van ons kleine Vaderland, aan de kusten van alle wereldzeeën, liggen thans de stoffelijke resten van deze mannen, die, zoals dit van hen verwacht werd, aan de vlag zijn trouw gebleven tot in de dood.

Hun graven worden voorlopig verzorgd door verschillende Nederlandse en buitenlandse „instanties”.

### **Dit is niet goed.**

Een volk, dat zich zelf respecteert, eert zijn gevallen helden en wel, in de eerste plaats, door hun graven waardig en piëteitvol in te richten en tot in lengte van dagen te onderhouden, waar ter wereld deze graven zich ook mogen bevinden.

Op het Nederlandse volk in zijn geheel, rust thans de ere taak hiervoor zorg te dragen en te dien einde is, met volledige instemming en medewerking van H. M.'s Regering, de Oorlogsgravenstichting opgericht, welke zich ten doel stelt: de inrichting, de verzorging en het onderhoud van de graven van alle Nederlanders (militairen en burgers, mannen en vrouwen), die voor de Vrijheid van ons Land het hoogste offer brachten.

Deze Stichting doet thans een beroep op de offervaardigheid van het gehele Nederlandse volk, teneinde met vereende krachten het aanzienlijke bedrag, dat voor het beoogde doel noodzakelijk wordt geacht, bijeen te brengen.

In alle gemeenten des Lands worden, door tussenkomst van de H.H. Burgemeesters, Comité's opgericht, die ter plaatse de Stichting zullen propageren en de giften willen inzamelen.

H.M. de Koningin heeft het Beschermvrouwschap der Stichting aanvaard, terwijl Z.K.H. Prins Bernhard als Erevoorzitter van de Raad van Bestuur optreedt. In déze Raad van Bestuur hebben voorts zitting de vertegenwoordigers van acht Ministeries (waaronder dat van Marine), van het Nederlandse Rode Kruis, van het Leger en van de Illegaliteit, terwijl voor de Vloot de Vice-Admiraal b.d. J. W. G. van Hengel van het Bestuur deel uitmaakt. Een representatieve figuur uit de gelederen van het zeeliedenverzet zal weldra tot de Raad toetreden.

Bij monde van het Interkerkelijk Overleg heeft ook de stem van Kerkelijk Nederland zich reeds met grote beslistheid ten gunste van de Stichting uitgesproken, terwijl een uitgebreid Comité

van Aanbeveling zowel de hoogste civiele en Militaire autoriteiten als een groot aantal vooraanstaande figuren uit het -verzet en nabestaanden van gevallen strijders omvat.

---

tot volgende week....